Heiner Gehring · Karl-Heinz Zunneck

Flugscheiben über Neuschwabenland

Die Wahrheit über »Vril«, »Haunebu« und die Templer-Erbengemeinschaft



In den Jahren 1937/38 wurden durch die Ritscher-Expedition erstmals deutsche Gebietsansprüche für einen Teil der Antarktis erhoben: »Neuschwabenland« – heute ein fast mystischer Begriff.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges begannen Gerüchte zu kursieren, die behaupteten, Neuschwabenland sei zum Zufluchtsort einer nationalsozialistischen Absetzbewegung geworden, die sich – ausgerüstet mit Flugscheiben, U-Booten und anderen modernen Waffensystemen – in unterirdische Anlagen im Bereich der Antarktis zurückgezogen habe.

Kurioserweise wurde nur wenige Jahre später die Antarktis Ziel der US-Operation »Highjump«, die vorwiegend militärische Zielsetzungen hatte, jedoch vorzeitig abgebrochen wurde. Was war geschehen?

Das Buch untersucht die damaligen Vorgänge in sachlicher Form, geht aber auch auf Gerüchte um die Entwicklung deutscher Flugscheiben ein. Wo liegt der Ursprung für diese Technik? Gab es die als »Vril« und »Haunebu« bezeichneten Flugkörper wirklich? Und was hat das Ganze mit der Templer-Erbengemeinschaft und der Behauptung zu tun, Hitler habe den Krieg überlebt und sich in Richtung Südpol abgesetzt?



ISBN 3-938516-00-3
9 783938 516003

1. Auflage Februar 2005

Lektorat: Dr. Renate Oettinger
Umschlaggestaltung: Peter Hofstätter, Angewandte Grafik, München
Satz und Layout: Agentur Pegasus, Zella-Mehlis
Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck

ISBN 3-938516-00-3

Gerne senden wir Ihnen unser Verlagsverzeichnis
Kopp Verlag
Graf-Wolfegg-Str. 71
D-72108 Rottenburg
E-Mail: info@kopp-verlag.de
Tel.: (0 74 72) 98 06 - 0
Fax: (0 74 72) 98 06 - 11

Unser Buchprogramm finden Sie auch im Internet unter:
www.kopp-verlag.de

Heiner Gehring & Karl-Heinz Zunneck

Flugscheiben über Neuschwabenland

Die Wahrheit über »Vril«, »Haunebu« und die Templer-Erbengemeinschaft

JOCHEN KOPP VERLAG'

Inhalt

Nur Kindern und Narren verzeihen wir,
daß sie uns die Wahrheit sagen; die anderen,
die so kühn waren, ihnen nachzueifern,
werden es früher oder später büßen.

E. M. Cioran

Vorwort

Vor beinahe 15 Jahren gelangten durch Zufall drei Schriften eines Autors namens D. H. Haarmann über geheime deutsche Wunderwaffen in unsere Hände. Zum ersten Mal lasen wir dort in ausführlicher Form über sogenannte deutsche Flugscheiben, geheime Kriegsoperationen und das Fortbestehen des Dritten Reiches in Form einer so bezeichneten Dritten Macht nach 1945, die am Südpol im Gebiet von Neuschwabenland eine (unterirdische) »Festung« errichtet haben soll. So ungewöhnlich und fern der offiziellen Sichtweise diese Bücher sind, so verlockend und fesselnd ist ihr Inhalt. Sollte es wirklich stimmen, daß, wie es der Grundtenor dieser drei Publikationen wissen ließ, viele der nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges auftauchenden »UFOs« auf geheimen Techniken beruhen, die vor 1945 hauptsächlich in Deutschland entwickelt worden waren? Hatten die Siegermächte des Zweiten Weltkrieges sich dieser Technik bemächtigt und nutzen sie seither? Verlief die Geschichte nach 1945 teilweise ganz anders, als es allgemein gelehrt und vor allem geglaubt wird? Gibt es immer noch Nachfolger des Dritten Reiches (im Untergrund), die unmittelbar nach dem Krieg in Richtung Südpol — aber nicht nur dorthin — entkommen konnten?

Seit diesem Schlüsselerlebnis befassen wir uns damit, Antworten auf diese Fragen zu erlangen. Wir haben Bücher, Artikel, Augenzeugenberichte, Videos, Briefe und einstige Geheimunterlagen gesichtet und zusammengetragen, Wissenschaftler, Zeitzeugen und Autoren bekannter einschlägiger Werke getroffen und befragt. Es

wurden Vorträge über die Flugscheiben-Technik und die irdischen Hintergründe des »UFO«-Phänomens gehalten und in den sich anschließenden Gesprächen manch bemerkenswerte Einzelheit erfahren. Einer von uns nahm gar Verbindung zu geheimen Untergrundzirkeln auf und beteiligte sich an verborgenen Treffen okkulter Gruppen. Und wir sind im Laufe der Jahre mit Personen unterschiedlichster Weltanschauungen und Vertretern wissenschaftlicher Außenseiterpositionen zusammengetroffen, haben mit ihnen korrespondiert und Unterlagen ausgetauscht. Bis hierhin könnte man unser Interesse für das Thema als rein hobbymäßig bezeichnen. Bemerkenswert aber ist der Umstand, daß sich im Laufe der Jahre auch immer wieder Personen an uns wandten, die erhellende Einzelheiten nennen und beschreiben konnten, weil sie als direkt oder indirekt Beteiligte an bestimmten Ereignissen teil hatten. Beängstigend war dabei, daß in mehreren Fällen die entsprechenden Personen kurze Zeit, nachdem sie Kontakt mit uns aufgenommen hatten, verstarben oder von der Bildfläche verschwanden. Dies betrifft sowohl Personen, die Informationen zu bestimmten Hochtechnologien aufzeigen konnten, als auch solche, die etwas zur deutschen Absetzbewegung zu vermelden hatten.

Einige der Ergebnisse unserer langjährigen Recherchen versuchten wir bereits in Büchern wie *Der Flugscheibenmythos* und *Geheimtechnologien, Wunderwaffen und die irdischen Facetten des UFO-Phänomens* der Öffentlichkeit zu präsentieren. In diesen Publikationen, aber auch in anderen, die aus unserer Feder stammen, konnten wir zeigen, daß es tatsächlich technische Ent-

wicklungen von besonders strukturierten Flugzeugen gegeben haben muß, die in der Zeit des Dritten Reiches als »Rundflügler«, »Ringflügler« oder »Fluggeräte in Scheibenform« bezeichnet wurden. Die Existenz derartiger Flugmaschinen wird bis heute bestritten, weil Amerikaner und Russen nach dem Krieg einige erbeutete Geräte weiterentwickelten und testeten, woraus unseres Erachtens in großen Teilen das moderne »UFO<-Phänomen resultierte. Keine der beiden genannten Mächte war bereit, die Wahrheit zu sagen, sondern beide versuchten — und hier waren insbesondere die Amerikaner federführend —, das »Phänomen« der »UFOs« zu manipulieren, indem man schließlich den Mythos von den außerirdischen Raumschiffen verbreitete — Desinformation in Reinkultur, was schon daran zu erkennen ist, daß von verantwortlichen US-Stellen die Geheimwaffenthese nie untersucht wurde. Nun, Desinformation ist nichts anderes, als die Wahrheit mit Lügen zu umgeben, so daß die Öffentlichkeit im speziellen Fall der »UFOs« falsche Rückschlüsse in bezug auf ihre Herkunft ziehen mußte.

Weitere Ergebnisse unserer langjährigen weltweiten Nachforschungen sind in eine umfangreiche Sammlung von Materialien aller Art eingeflossen. Materialen mit richtigem und falschem Inhalt, mit Fakten oder Spekulationen, mit Gesehenem, Erlebtem oder lediglich vom Hörensagen Bekanntem. Aus diesen Materialien setzt sich wie ein Mosaik zusammen, was seit 1920 hinsichtlich bestimmter Luftfahrzeuge geschehen sein könnte bzw. tatsächlich geschehen ist. Der Versuch, Wahres von Unwahrem zu trennen, gestaltet sich — das geben wir unumwunden zu — bisweilen ein wenig schwierig,

und manche unserer zahlreichen Mitrechercheure haben uns davon abgeraten, überhaupt eine Wertung des von uns zusammengetragenen Materials zu versuchen, weil die Grenzen zwischen Realität und Fiktion fließend seien. Das ist durchaus richtig, denn die absolute Wahrheit gibt es nicht, es gibt nur die Annäherung an sie.

Bei der Auswertung des umfangreichen Materials fiel auf, daß für einen Teil der Unterlagen der Nachweis erbracht werden kann, daß Autoren in vielen Fällen voneinander abgeschrieben haben.* Dabei kommt es oft zu Fehlern oder Übertreibungen: So wird aus dem Begriff »Haunebu« »Honebau« oder aus dem italienischen Turbinenfachmann Belluzzo der Flugscheiben-Erfinder Bellonzo, aus zwar tiefen, aber lediglich mehrere Zentimeter durchmessenden Löchern am Untersberg bei Salzburg werden Flugscheiben-Starteinrichtungen, und rätselhafte Flugzeugabstürze werden gar als Endkampf der Flugscheiben des Deutschen Reiches** gegen ihre Feinde interpretiert. Genauso viele fehlerhafte Informationen sind zum Thema Südpol und Neuschwabenland in Umlauf, und man muß davon ausgehen, daß eine ganze Reihe der in diesbezüglichen Darstellungen vertretenen Auffassungen persönlichem Wunschdenken entspringen und nicht belegbar sind.

*Dies ist an sich nichts ungewöhnliches, da dies auch in professionellen Kreisen üblich ist. Das beste Beispiel ist die in der Historikerschaft kleingeredete Bedeutung des deutschen Atomprojekts. Seit Jahrzehnten wird von der Gemeinde der Geschichtswissenschaftler behauptet, das deutsche Atomprogramm sei 1942 zum Erliegen gekommen. Die neuesten Erkenntnisse dokumentieren aber, daß das genaue Gegenteil der Fall war: Atomwaffen-Prototypen wurden entwickelt und getestet!

**So beispielsweise bei *Grimm: Die Flugscheiben des Deutschen Reiches im Endkampf, 1997.*

Besonders auffällig sind die im. Internet massenweise vorhandenen Seiten, auf denen »Haunebus«, Flugscheiben-Konstrukteure wie Epp oder Schriever, Außerirdische, »Vril«, die Templer-Erbengemeinschaft und die Ereignisse in. bezug auf die deutsche Absetzbewegung unbekümmert miteinander vermischt werden. Viele dieser Internetseiten strotzen vor Fehlern, Falschmeldungen oder schlichter Inkompetenz und sind, das kann man getrost so formulieren, größtenteils der Sache abträglich. Sicherlich, auch dieses Buch kann noch nicht *endgültig* klären, ob es »Vril«- und »Haunebu«-Flugscheiben tatsächlich gegeben hat oder ob sie nur in der Phantasie bestimmter »Nazi-Esoteriker« existieren (verbohrter Glaube ist in bezug auf dieses Thema ebenso unangebracht wie der Versuch, alles im. Zusammenhang mit reichsdeutschen Flugscheiben. in die rechte ideologische Ecke stellen zu wollen), aber eines ist Tatsache: Unabhängig von unseren Recherchen ist es mittlerweile auch anderen Autoren, die sich teils mit ganz anderen Aspekten der deutschen Hochtechnologie im Zweiten Weltkrieg befassen, gelungen, sehr deutliche Hinweise auf die Existenz von. Rundflügel-Maschinen zu finden. So hat es ganz offensichtlich ein Entwicklungs- und Erprobungsgebiet in Thüringen gegeben*, ein anderes im Großraum Prag und ein erst vor kurzem bekannt gewordenes – das in bisherigen Darstellungen noch nirgends auftauchte -- im weiteren. Umfeld von Köln.

Siehe hierzu: Edgar Mayer &: Thomas Mehner: *Die Atombombe und das Dritte Reich. Das Geheimnis des Dreiecks Arnstadt— Wechmar—Ohrdr* Kopp Verlag. Rottenburg 2002, und Edgar Mayer & Thomas Mehner: *Geheime Reichssache: Thüringen und die deutsche Atombombe, Kopp* Verlag, Rottenburg 2004.

Unabhängig davon tauchte in einer Darstellung zur sogenannten »Operation Avalon«, die im Zusammenhang mit der Untertage-Verbergung wichtiger Kunst-, Wert- und Technologiegüter sowie dem Transfer von beträchtlichen Finanz- und Vermögenswerten ins Ausland bei Kriegsende durch SS-Obergruppenführer Dr. Ing. Hans Kammler und andere stand, der Hinweis auf Fluggeräte mit der Bezeichnung »Haunebu« auf, die vor den anrückenden Alliierten in Sicherheit gebracht werden konnten. In dieser Darstellung, die mit großer Kenntnis der tatsächlichen Vorgänge bei Kriegsende und in sachlich-nüchterner Weise Fakten aneinanderreiht, heißt es unter Punkt 3 wörtlich:

»Sicherstellung von Technologien und Waffenentwicklungen

*Hierzu zählen die bereits zum Ende 1944 Kammler allein unterstellten Waffensysteme V-1—V-7, >Vril<, .>Ha unebu I—III< und Teile der Messerschmitt-Jäger-Entwicklungen. Diese Waffensysteme wurden in neu geschaffene Tunnelsysteme verlagert und dort bis zum Kriegsende weiterentwickelt und getestet. Über seinen Duzfreund Walter Dornberger, Beauftragter z.b.V. Heer, arrangierte Kammler die Übernahme der technischen Mannschaft aus dem Raketenentwicklungsgebiet bei Peenemünde an die Amerikaner. Weiterhin organisierte er Transporte von Me-110 Jägern und deren Konstruktionsunterlagen an Japan.«**

Offenbar gab es also doch mehr, als sich die Schulweisheit träumen läßt, und nach allem, was bisher in

* *Projekt »Avalon«, Hintergrundinformationen zum Aufbau eines »Vierten Reiches« nach dem Kriegsende 1945.* Archiv d. Verf.

Erfahrung gebracht werden konnte, verfügte das Dritte Reich kurz vor seinem Zusammenbruch über eine Reihe von neuartigen »Wunderwaffen der zweiten Generation« (Atombombe, Fernrakete, Strahlenwaffe), zur der auch die Flugscheiben gehörten. Hinweise auf die Antriebstechnologien dieser Scheiben gibt es ebenfalls: Jüngere Informationen sprechen dafür, daß es neben den konventionell angetriebenen Versionen, die als Prototypen bereits flogen, auch mindestens eine »Magnetscheibe« gab, die das Ergebnis wissenschaftlich-technischer Studien der SS in Verbindung mit anderen Forschungseinrichtungen war. Allerdings stand dieses Projekt unter so hoher Geheimhaltung — so die Aussage eines ranghohen SS-Mannes —, daß nur wenige Personen eine verbindliche Auskunft über Wirkungsweise und Stand dieser Entwicklung hätten geben können.

Was wurde aus diesen Projekten, den konventionellen wie den unkonventionellen? Wurden sie von den anrückenden alliierten Streitkräften und Geheimdiensten identifiziert, geborgen und von diesen sogar weiterentwickelt? Oder liegen sie, wie Zeitzeugen andeuten, immer noch im Dunkel ihrer unterirdischen Tresore, darauf wartend, irgendwann einer staunenden Öffentlichkeit präsentiert zu werden? Oder wurde die Technik gar genutzt, um damit bestimmten NS-Gruppierungen die Flucht zu ermöglichen — nach Südamerika oder — wie ebenso oft behauptet wird — in das Südpolgebiet? Und was ist mit den Zeichnungen und Fotos, die von solchen scheibenförmigen Flugkörpern existieren und seit Jahrzehnten durch die »Szene« geistern? Sind sie echt oder gefälscht? Oder gar beides?

Noch können auch wir auf all diese Fragen keine definitiven Antworten geben, in den letzten Jahren verdichten sich jedoch Hinweise und Indizien massiv, daß manches, was bisher für Unfug gehalten wurde, wohl doch der Realität entspricht, und daß vieles noch gefunden werden könnte, würde man nur intensiv genug danach suchen. So beweisen die Fortschritte bei der Identifizierung eines geheimen deutschen Nuklearprogramms, das zur Schaffung (mindestens) einiger weniger Atomwaffenprototypen führte, höchst eindrücklich, daß selbst spekulativ oder unglaublich erscheinende Themen faktisch unterlegbar sind, wenn man denn bereit ist, entsprechend viel Mühe, Zeit und Geld zu investieren. Jeder normale Bürger hätte sich noch vor fünf Jahren an den Kopf getippt, hätte man ihm weismachen wollen, daß Deutschland im Zweiten Weltkrieg an Atomwaffen gearbeitet habe. Nunmehr kann aber mit höchster Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, daß genau das der Fall gewesen ist! Das bedeutet im Umkehrschluß: Wenn der Beweis für die Existenz eines deutschen Atomwaffenprogramms erbracht wird, muß auch die Diskussion über andere »unglaublich« erscheinende deutsche Wunderwaffen auf eine andere Basis gestellt werden! Wir sind uns sicher, daß in den kommenden ein, zwei oder drei Jahren eine Vielzahl neuer Informationen und Erkenntnisse das Licht der Öffentlichkeit erblicken wird, die dokumentiert, daß dem Bürger in der Vergangenheit vieles verschwiegen wurde, oder, noch schlimmer, man ihn bewußt an der Nase herumgeführt hat, indem gezielte Desinformation verbreitet wurde (siehe die Behauptung Flugscheiben =

»UFOs« = außerirdische Raumschiffe!). Wundern würde uns das nicht, denn egal, wo man hinschaut: Es gibt stets noch eine andere Wahrheit hinter jenen Informationen, die von den Medien unters Volk gestreut werden.

Von besonderer Art sind auch die persönlichen Begegnungen mit Menschen gewesen, die ähnlich wie wir mehr über Flugscheiben und das Neuschwabenland-Thema erfahren wollten. Einige gehen diese Themen nüchtern an und glauben nicht sofort jedes Gerücht, derer es innerhalb bestimmter Interessentenkreise gar viele gibt. Andere aber sind fanatisch und erzählen mit leuchtenden Augen bei jedem Bericht über eine irgendwo in der Welt registrierte »UFO«-Sichtung, das seien alles Geräte irgendwelcher »Reichsdeutscher«, die vom Südpol kämen (was natürlich völliger Unsinn ist). Sehr verbreitet ist auch die Unfähigkeit, über sich selbst lachen zu können, und leichte Zweifel oder gar Hinweise auf Ungereimtheiten unsererseits wurden gleich als Verrat an der Sache aufgefaßt. Für derartige Reaktionen haben wir wenig Verständnis, zumal es hier nicht darum geht, quasi religiös-mythologische Verbrämungen des Themas zu unterstützen, sondern herauszufinden, was hinter diesen technischen Entwicklungen und den damit in Zusammenhang stehenden geschichtlichen Ereignissen tatsächlich steckt. Derartige Unmutsäußerungen sind im Gegenteil sogar schädlich in bezug auf die Sache an sich, und man muß sich nicht wundern, daß Historiker, Wissenschaftler und Ingenieure die uns speziell interessierende Thematik und ihre zeit- und technikgeschichtlichen Aspekte bisher nicht näher untersucht haben. Dabei gäbe es doch wahrlich genügend Gründe, endlich

entsprechende Untersuchungen und Recherchen anzustellen: Da fliegen seit Jahrzehnten große lautlose Objekte, rund oder dreieckig strukturiert, über Wohnsiedlungen, verursachen physikalische Wechselwirkungen (ein Beweis ihrer Existenz!) und führen die offiziell behaupteten technischen Möglichkeiten des Militärs ad absurdum! Wir erinnern hier an einen jüngeren Fall, der sich in den 1990er Jahren über einer größeren Stadt Deutschlands ereignete. Mitten in der Nacht wurde es plötzlich taghell, ein aus großer Höhe zur Erdoberfläche gerichteter Lichtkegel erleuchtete weite Teile der Stadt. Es gab hunderte Zeugen, Untersuchungen und Berichte in den Medien, jedoch keine wirklichen Erklärungen. Auch die für die Sicherheit zuständigen Institutionen und Dienste (mit den drei Buchstaben) hatten offensichtlich keine Lösung für das Phänomen parat.

So etwas geschieht natürlich nicht nur in Deutschland. Die Geburtsstätte des modernen »UFO«-Phänomens ist genaugenommen in den Vereinigten Staaten von Amerika zu suchen. Dort traten die ersten Sichtungen von scheibenförmigen (!) Flugkörpern nur kurze Zeit nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges auf. Sicherlich kein Zufall. Obwohl die US-Medien die außerirdische Hypothese in bezug auf das »UFO«-Phänomen favorisieren, ist das nicht die Meinung der Verantwortlichen. Die Amerikaner haben nämlich, Informationen aus stets gut unterrichteten Kreisen zufolge, vor Jahren auf halboffizieller Ebene ihre NATO-Bündnispartner darüber informiert, daß es das Phänomen der unbekannten Flugobjekte gibt (hinter dem man teilweise selbst stecke, aber das gehe niemanden etwas an) und daß einige dieser »Erschei-

nungen« massive Probleme verursachen würden, weil sie intelligenzgesteuertes Verhalten aufweisen. Keinesfalls glaubt man, daß es sich bei demjenigen Teil des »UFO«-Phänomens, der Kopfzerbrechen bereitet, um außerirdische Fluggeräte handelt, im Gegenteil. Man spricht es zwar nicht offen aus, was man vermutet, aber es deutet vieles auf irdische Technologie hin, wohlgemerkt irdische Technologie, die die Amerikaner nicht unter ihrer Kontrolle haben und die auf höherem Niveau steht, als ihre eigene!

Lassen Sie uns einmal laut nachdenken: Deutschland arbeitete bei Kriegsende an mehreren Rundflüglern. Angenommen, eine spezielle Gruppe, die sich damit absetzte, konnte diese Technologie andernorts weiterentwickeln. Welchen technischen Stand dieser Entwicklungen müßte man gegenwärtig annehmen? Wäre es nicht Technik, die auf uns Heutige wirken müßte wie Magie, weil sie schon damals für viele unfaßbar erschien? Weiter angenommen, die Amerikaner und/oder Russen hätten diese Technik bei Kriegsende erbeutet und es wäre ihnen gelungen, auch die notwendigen Unterlagen und Ingenieure in die Hände zu bekommen. Wie sähe diese weiterentwickelte Technik heute aus? Würde nicht auch sie nach sechs Jahrzehnten beinahe magisch wirken müssen? Beantworten Sie sich diese Fragen bitte selbst, und Sie wissen dann, warum wir dieses Buch *auch* geschrieben haben.

Mit dieser Publikation geht es uns aber in erster Linie darum, die zahlreichen Behauptungen in bezug auf die Themen Flugscheiben und Neuschwabenland vorzustellen, zu werten und Widersprüche aufzuzeigen,

auch wenn das von uns behandelte Thema aufgrund der in den letzten Jahrzehnten stattgefundenen »Mythologisierung« vielschichtig und kompliziert ist. Uns geht es um den wahren Kern der Geschichte und um eine Antwort auf die Frage, warum in bezug auf diesen Kern bis heute nicht die Wahrheit gesagt wird. Ist das Ganze Teil einer Verschleierung oder gibt es belanglosere Gründe für das zur Schau gestellte Desinteresse von offizieller Seite? Wie auch immer, die deutschen Aktivitäten am Südpol kurz vor dem Zweiten Weltkrieg bzw. während dieser kriegerischen Auseinandersetzung und das unmittelbar danach von den USA gezeigte Interesse an diesem eisigen Teil der Welt lassen vermuten, »daß da mehr war«. Der Südpol (bzw. ein Teil davon: Neuschwabenland) war für das Deutsche Reich wie für die Vereinigten Staaten nicht nur von strategischem militärischem Interesse, sondern es gab auch wirtschaftliche Gründe, dort Gebietsansprüche zu erwerben. Einige Leser werden vielleicht wissen, daß dort Uranerz nicht nur vermutet, sondern später auch gefunden wurde. Die Frage, die sich bei Kenntnis damit in Verbindung stehender Zusammenhänge – insbesondere bezüglich der wahren Dimension des jahrzehntelang verheimlichten deutschen Atomforschungsprogramms – von selbst stellt, lautet: Wurde die Erkundung der Antarktis deutscherseits auch mit dem Ziel unternommen, dort Lagerstätten von Bodenschätzen zu finden, die man für gewisse geheime Zwecke dringend benötigte, die aber andernorts kaum mehr unauffällig zu beschaffen waren? Denken Sie einfach einmal darüber nach, denn der hier geschilderte Zusammenhang wurde bisher (geflissentlich) überse-

hen, wobei Sie letzteres nicht wundern sollte, denn von offizieller Seite wird Ihnen niemand die Zusammenhänge auf dem silbernen Tablett servieren. Auch in bezug auf andere, näherliegende Themen ist das ja so: Viele Bürger dieses Landes wunderten sich beispielsweise in den vergangenen Jahren, warum trotz beständig anderslautender Versprechungen und »Bemühungen« der Politiker die allgemeine Lage nicht besser, sondern seit den Zeiten des Wirtschaftswunders stetig schlechter wurde und nun harte Eingriffe in das soziale Netz Deutschlands erfolgen. Viele Bürger fragen sich, ob ihnen von Politikern und Medien immer und/oder überhaupt noch die Wahrheit gesagt wird (die Antwort darauf geben die Wahlbeteiligungen). Und einige Bürger fragen sich, oh es neben der offiziellen Geschichte und Politik Machtinteressen gibt, die im Hintergrund die Geschicke dieses Planeten (mit)bestimmen.

Wir sind im Laufe der Zeit und besonders aufgrund unserer Ermittlungen schon lange zu der Überzeugung gelangt, daß die Wahrheit mittlerweile ein so kostbares Gut zu sein scheint, daß man sie stets zwischen zwei Lügen verpacken muß (frei nach Winston Churchill). Uns Bürgern wird auf politischem, wirtschaftlichem, militärischem und technisch-wissenschaftlichem Gebiet vieles von dem verschwiegen, was tatsächlich geschehen ist und geschieht. Ein Teil von dem, was unterschlagen wird, umfaßt fortschrittliche Luft- und Raumfahrttechnik, die unseres Erachtens auf Grundlagen basiert, die im Zweiten Weltkrieg von deutscher Seite entwickelt und erprobt wurden — und diese unsere Auffassung hat nichts mit Propaganda, Glorifizierung oder Verschwö-

rung zu tun. Darüber hinaus gehen wir davon aus, daß sich nach dem offiziellen Ende des Zweiten Weltkrieges Dinge ereignet haben, die nicht ins Bild der Siegergeschichte passen und deshalb öffentlich nicht diskutiert werden (Thema Neuschwabenland). Dieses Buch soll dazu beitragen, Licht in dieses Dunkel des Verschweigens wichtiger Informationen und Ereignisse wie auch Technologien zu bringen. Als mündige Bürger, die wir von den Politikern zumindest gerne als solche bezeichnet werden, sollten wir erfahren dürfen, was tatsächlich vor sich geht, denn nur so sind wir in der Lage, die Gegenwart und die Zukunft zu gestalten, ohne die Fehler der Vergangenheit wiederholen zu müssen.

Zum Schluß möchten wir uns bei allen Personen bedanken, denen wir auf diesem Weg begegnet sind oder die uns in verschiedenster Form und oft selbstlos mit Informationen und Unterlagen unterstützt haben.

Einiges von dem, was wir hier an Informationen und Fakten präsentieren, sowie die daraus gewonnenen Rückschlüsse werden manchem nicht ins Konzept passen. Das ist unvermeidbar angesichts der Tatsache, daß wir nicht nach Beifall suchen, sondern nach der Wahrheit.

Heiner Gehring & Karl-Heinz Zunneck,
im März 2003 bzw. November 2004*

Das vorliegende Werk entstand in gemeinsamer Arbeit zwischen beiden Autoren. Aufgrund einer schweren Erkrankung Heiner Gehrings, an deren Folgen er 2004 verstarb, verzögerte sich die Fertigstellung. Karl-Heinz Zunneck nahm nach dem Tod Heiner Gehrings aufgrund neuer Informationen und Entwicklungen notwendig gewordene Aktualisierungen und Erweiterungen des Buches vor.

Einleitung

Beim Blättern in einer bestimmten Spezies Literatur der 1920er und 1930er Jahre finden sich ungeahnte Begebenheiten: Der österreichische Ingenieur Neuhäuser baut eine Strahlenkanone, mit der gegnerische Flotten außer Gefecht gesetzt werden können.* Der aus der Steiermark stammende Ingenieur Peter Hartenberger entdeckt mittels des von ihm erdachten Nukleiden-Spektroskops die Reste von Atlantis mit seinen Goldschätzen auf dem Meeresboden. Das Gold will er dem Deutschen Reich zur Verfügung stellen, doch die französische Flotte behindert seine Tauchgänge. Daraufhin erbaut Hartenberger zur Abwehr der französischen Intervention ein eisenschmelzendes Strahlengerät.** In der Nähe Kölns errichtet der Ingenieur Helo Torwaldt das Detatom-Werk, in dem er die Kraft der Atomzertrümmerung ausnutzt. In diesem Werk entwickelt er auch den neuartigen Stoff Helan, der sich besonders für den Bau von Raumschiffen eignet. Zwar wird das Werk von französischen Agenten zerstört, aber in unterirdischen Produktionsanlagen konnte Torwaldt zuvor ein Raumschiff bauen, mit dem er bis zum Mars verstößt. Dort entdeckt er die Reste einer untergegangenen Hochkultur.*** Ebenfalls einen neuen Kunststoff, das Alumnit, entwickelt der Wissenschaftler Heino Harsen. Es eignet sich am besten für den Schiffsbau. Die Führung der UdSSR bietet Harsen die Krim-Halbinsel zum Geschenk an, wenn er ihr die Her-

---

* Grassegger, 1922.
** Inführ, 1925.
*** Sieg, 1936.

stellung von Alumnit verrät. Harsen jedoch lehnt dieses Ansinnen ab.*

Die Zerfallsenergie des Radiums macht sich der Ingenieur Hugo Larsen zunutze, um einen neuartigen Maschinenantrieb zu entwickeln. Da kurze Zeit später auch die Russen einen Radiummotor erfinden, kämpfen deutsche und russische Kommandos um die Radiumgruben in Belgisch-Kongo. Die Russen versuchen während dieser Auseinandersetzung, die Farbigen zu einem Aufstand gegen die Weißen zu bewegen. Eine deutsche Truppe unter dem Kommando von Dietrich Krafft kann das aber verhindern. Diese Truppe verfügt über ein von Larsen entwickeltes Gewehr, mit dem alle feindlichen Fahrzeuge bewegungsunfähig gemacht werden können.** Der Kapitän der Kriegsmarine Mader zieht sich nach dem Ersten Weltkrieg mit seinem Schiff und seiner Mannschaft in eine Felsenhöhle irgendwo am Atlantik zurück. Dort entwickelt er ein Strahlengerät, mit dem abgefeuerte Geschosse außer Kraft gesetzt werden können.*** Mehrere deutsche Ingenieure entdecken in der Arktis mit Wünschelruten große Vorkommen von Bodenschätzen. Sie gründen daraufhin den Staat Nova Thule und erbauen die Städte Platinia, Ferreta und Petrolea sowie unbesiegbare Kampfflugzeuge.**** Eine Gruppe von deutsch empfindenden Menschen siedelt nach Norrland in Nordskandinavien aus und gründet dort eine abgeschlossene Kolonie. Einigen Wissenschaftlern

* Hundeicker, 1934.
** Bialkowski, 1937.
*** Delmot, 1925.
**** von Laffert, 1924.

aus dieser Kolonie gelingt es, mit einer von ihnen erbauten Rakete zum Mond zu fliegen.*

Bei all diesen hier geschilderten Begebenheiten handelt es sich natürlich nicht um tatsächliche Ereignisse, sondern um Zukunftsmalerei, um Auszüge aus Romanen, die heute unter dem Begriff »Science Fiction« geführt würden. Doch steckt mehr hinter diesen Vorstellungen einer technischen Zukunft als nur reine Phantasterei: Es ist die Suche nach einer neuen, besseren Welt, nach neuen technischen Möglichkeiten und nach neuen Wegen, die Geheimnisse der Schöpfung zu erfahren.

All dies waren auch die Ziele der »Vril«-Gesellschaft und anderer Gruppen, die im Zusammenhang mit bestimmten deutschen Flugscheiben-Projekten stehen. Was damals geschehen sein soll, was auf der verborgenen Seite der Geschichte liegt, läßt einige der oben beschriebenen Vorstellungen weit hinter sich.

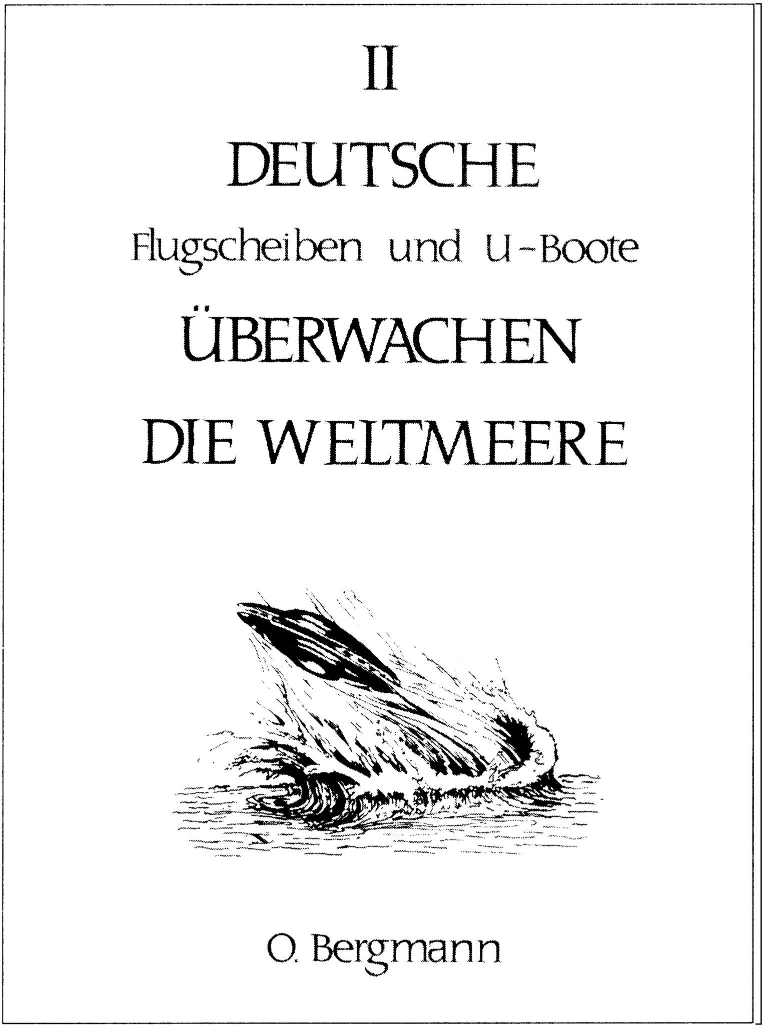
Bedenken Sie in bezug auf das Nachfolgende bitte immer, daß die vorerwähnten Erfindungen, die Gegenstand zukunftsweisender Romane waren (Strahlenwaffen, Atomzertrümmerung etc.), bereits in den 1920ern und 1930ern vorausgesehen wurden. Was hätte da nähergelegen, als diese in greifbare Nähe gerückten Technologien und Techniken dann auch wirklich umzusetzen, vor allem, als im Jahre 1939 der Zweite Weltkrieg ausbrach?!

Viele Menschen des ach so aufgeklärten Informationszeitalters glauben, daß die dem Dritten Reich seit Jahrzehnten gerüchteweise nachgesagten technischen Entwicklungen, die oben in ihren wesentlichen Ausfor-

* Heyck, 1929.

mangen genannt wurden, damals schon deshalb unmöglich gewesen seien, weil einige von ihnen nach dem Krieg bzw. bis zum heutigen Tag nicht auftauchten. Die offizielle wissenschaftliche und geschichtliche Literatur läßt zudem wissen, daß lediglich die Vergeltungswaffen V-1 und V-2, die tatsächlich eine völlig neue Qualität der Kampftechnik darstellten, während des Krieges von deutscher Seite aus realisiert werden konnten, während die wirtschaftliche wie militärische Ausnutzung der Kernspaltung gerade einmal bei Ende des Krieges (und dann auch nur) auf amerikanischer Seite möglich war. Strahlenwaffen, wie man sie aus Science-Fiction-Filmen kennt, seien – so heißt es – hingegen nie gebaut worden, ganz zu schweigen von anderen zukunftsweisenden (Waffen-)Technologien. So etwas gebe es, wenn überhaupt, erst seit wenigen Jahren oder Jahrzehnten und gehe insbesondere auf wissenschaftlich-technische Leistungen der einstigen Sowjetunion oder der USA zurück.

Indes, kann es sein, daß die Öffentlichkeit über die tatsächlichen Entwicklungen seit fast 60 Jahren im Unklaren gelassen wird? Kann es sein, daß die Alliierten bis heute nicht zugeben wollen, daß der Einsatz neuer deutscher Wunderwaffen unmittelbar bevorstand? Kann es sein, daß insbesondere Amerikaner und Russen im untergehenden Dritten Reich Dinge fanden, die sie erschaudern ließen oder die sie nicht einmal verstanden? Kann es sein, daß wir alle über Sachverhalte getäuscht werden, von denen wir bisher glaubten, sie seien nicht real oder eine Frage der Zukunft? Kann es sein, daß uns Technologien vorenthalten werden, die, würde sie Otto Normalverbraucher nutzen können, uns ein zufriedene-



In den 1980er Jahren erschienen mehrere Publikationen, in denen das »UFO«-Phänomen als Desinformationskampagne jener Kräfte bezeichnet wurde, welche die Existenz einer geheimen deutschen »Flugscheibenmacht« nicht zugeben wollen. Diese Schriften sind ein Sammelsurium aus Tatsachen, Vermutungen und teils kurios-abstrusen weltanschaulichen Auffassungen.

res, unabhängiges und wirklich freies Leben ermöglichen würden? Kann es sein, daß genau daran kein Interesse besteht und wir statt dessen nur den Status williger Arbeits- und Konsumsklaven einnehmen sollen? Oder kann es sein – und das wäre noch interessanter–, daß es neben derjenigen Technologie, welche die Amerikaner im Geheimen nutzen, eine weitere gibt, die über derjenigen der USA steht? Sozusagen eine geheime Technologie der zweiten Generation?

Sicher, auch auf diese Fragen können wir derzeit keine absolut gültigen Antworten geben, doch bleibt festzuhalten, daß die Zahl derjenigen Indizien und Fakten beständig zunimmt, die zeigt, daß irgend etwas mit der offiziellen Geschichtsschreibung nicht stimmt – insbesondere in bezug auf die wahren Möglichkeiten irdischer Technologien und die damit in Verbindung stehenden zeitgeschichtlichen Zusammenhänge. – Möglicherweise ist auch nicht alles genau so geschehen, wie Sie es in diesem Buch lesen werden. Manche Teile des von uns bearbeiteten Puzzles, das zeigen unsere Recherchen, sind nicht mehr rekonstruierbar, manch wichtige Information bleibt für immer verschollen, weil Zeugen längst verstorben und bestimmte Dokumente vernichtet worden sind. Vermutungen rücken hier an die Stelle von Gewißheiten. Dennoch glauben wir sagen zu können, daß die nachfolgenden Darstellungen der Wahrheit ein ganzes Stück näherkommen als all das, was bis heute in bezug auf bestimmte interessante und sensible Themen berichtet worden ist. Wir haben versucht, Fakten von Fiktionen zu trennen. Ob wir dabei in jedem Falle richtig gelegen haben, wird die Zeit zeigen.

1. »Haunebu«- und »Vril«-Flugscheiben

1.1 Die klassische »Haunebu«- und »Vril«-Saga

1.1.1 Wie alles begonnen haben soll

Der Erste Weltkrieg tobt. Viele Menschen fragen sich angesichts der verzweifelten Lage, was die Zukunft bringen wird. Neue politische und okkulte Vorstellungen aller Art entstehen, sie haben geradezu Hochkonjunktur in diesen unsicheren Zeiten.

Im Sommer des Jahres 1917 sollen sich, der klassischen Flugscheiben-Saga zufolge, in einem Wiener Kaffeehaus vier Männer und eine Frau getroffen haben, um ihre Vorstellungen für die Zukunft der Menschheit zu diskutieren: der Esoteriker und Geopolitiker Karl Haushofer, der Gründer der Thule-Gesellschaft Freiherr Rudolf von Sehottendorff, das Medium Maria Ortisch aus Zagreb, der Ingenieur und Pilot Lothar Waiz sowie Prälat Gernot von der Erbengemeinschaft der Tempelritter. Die anwesenden Personen wollen besprechen, in welchem Ausmaß geheime Offenbarungstexte aus dem Archiv der Erbengemeinschaft sowie weitere Unterlagen aus dem Besitz der Herren vom Schwarzen Stein für ihre Ziele von Belang sein können.

Am Ende des Jahres 1919 findet ein weiteres Treffen von Mitgliedern der Erbengemeinschaft der Tempelritter, der Herren vom Schwarzen Stein sowie anderer Personen statt. Unter diesen Personen befinden sich unter anderem der Fachmann für alternative Antriebsformen Dr. Schuhmann sowie die beiden Medien Maria

Ortisch und Sigrun. Maria Ortisch legt auf diesem Treffen medial empfangene Schriften in alt-syrischer Sprache vor, die neben einer genauen Beschreibung des Sonnensystems Aldebaran und dessen Bewohner auch genaue Konstruktionspläne einer Flugscheibe, des so bezeichneten >Jenseitsflugzeugs«, enthalten haben soll. Um dieses Gerät bauen zu können, wird, so heißt es weiter, 1921 die »Vril«-Gesellschaft gegründet.* Nach außen hin firmiert diese Organisation als Unternehmen mit der Bezeichnung »Antriebstechnische Werkstätten«.

Im Sommer des Jahres 1922 wird, so die Saga weiter, von der »Vril«-Gesellschaft erstmals in einer Scheune in der Nähe von München an einer kreisförmigen Flugscheibe gebaut.** Der Antrieb dieses neuartigen Fluggeräts besteht aus drei Scheiben von acht, sechs und sieben Metern Durchmesser. In der Mitte der drei Scheiben befindet sich je eine runde Öffnung, in der das Antriebsaggregat montiert ist. Im Betriebszustand drehen sich die untere und die obere Scheibe in gegenläufiger Richtung, um zunächst ein elektromagnetisches Rotationsfeld aufzubauen, das bei maximaler Feldstärke die Gravitation abschirmen soll.

Das Ganze klingt nach einer tollen Geschichte. Doch ist sie auch glaubhaft? Nun, die klassische Flugscheiben-Literatur behauptet, daß mit diesem neuen Flugmechanismus zwei Jahre lang anscheinend wenig erfolgreiche Versuche unternommen wurden, bevor sie

* Zur schwierigen Quellenlage siehe: Gehring & Bahn, *Der Vril-Mythos,* 1999.

** Ratthofer: *Flugscheiben und andere deutsche und japanische Geheimwaffen, o. J.*

zerlegt und vermutlich in den Messerschmitt-Werken in Augsburg eingelagert wurde. Später, bis zum Jahr 1943, arbeitete eben dort auch der geniale Flugzeugkonstrukteur Alexander Lippisch. Dieser hatte tatsächlich Verbindungen zum Flugscheiben-Bau in Prag und arbeitete zeitweise anscheinend auch mit dem italienischen Turbinenspezialisten Belluzzo zusammen, der in Prag ebenfalls am Flugscheiben-Projekt beteiligt war.* Insofern könnte die in der klassischen Saga angedeutete Verbindung durchaus korrekt sein.

Bis zum Jahr 1934 soll dann unter Leitung des mittlerweile Professor gewordenen 1)r. W. 0. Schumann und eines Ingenieurs aus Bochum das erste Experimental-Rundflugzeug, das »RFZ 1«, auf dem Gelände der Flugzeugfabrik Arado entstanden sein.**

Uns interessierte die Frage, wo dieses Gelände gelegen haben könnte. Aufgrund zugegangener Aussagen*** und Unterlagen konnte das Testgelände mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit in Brandenburg identifiziert werden. Hier kam der Flughafen Brandenburg-Neuendorf in die engere Wahl: Das dortige Terrain**** diente ab 1827 als Übungs- und Exerzierplatz für die Brandenburger Garnison. Da der Platz über eine geeignete Größe verfügte, wurde er nach dem Aufkommen der Fliegerei von 1910 bis 1918 auch von Militärflugzeugen genutzt. Im September 1934 kauften die Arado-

Siehe dazu Gehring Rothkugel: *Der Flugscheiben-Mythos, 2001.*

** Ratthofer: *Flugscheiben und andere deutsche und japanische Geheimwaffen,* o.J.

*** U nter anderen von einem der letzten noch lebenden Flugscheiben-Testpiloten.

**** Siehe dazu: *Brandenburger Wochenblatt vom 7. Juli 2000.*

Flugzeugwerke das knapp 62 000 Quadratmeter große Gelände in der Absicht, dort einen Zweigbetrieb zu errichten. Dieses Arado-Werk Brandenburg avancierte schnell zu einer der wichtigsten Produktionsstätten für Militärflugzeuge in Deutschland. Bei Kriegsende 1945 wurde das Werk von der Roten Armee besetzt. Ab Herbst 1945 erfolgte die Demontage aller noch verwendbaren Gebäudeteile und Einrichtungen.

Das »RFZ 1« hatte das Aussehen einer großen Scheibe mit einer Pilotenkanzel. Daneben besaß die Maschine ein Leitwerk von der Arado 196 und ein Paar Kufen. Als Antrieb diente — so wird jedenfalls behauptet, ohne das Ganze näher zu erklären — angeblich ein so genannter »Zweischeiben-Vril-Antrieb«, ein System, mit dem von uns befragte Techniker und auch wir selbst nichts anfangen konnten. Bei dem einzigen Flug des »KFZ 1« im Juni 1934 stieg dieses senkrecht auf eine Höhe von ungefähr 60 Metern auf. Dann begann das Gerät in der Luft zu taumeln, da das Leitwerk keine Wirkung entfaltete. Mit knapper Not schaffte es der Pilot Lothar Waiz, das »RFZ 1« wieder auf den Boden zu bringen, herauszuspringen und davonzurennen, bevor es umkippte und sich selbst zerlegte. Die Trümmer sollen im Umkreis von über einhundert Metern verteilt gelegen haben.

Noch vor dem Ende des Jahres 1934 war dann, folgt man der Saga weiter, das »RFZ 2« fertiggestellt, das wiederum einen »Vril«-Antrieb und eine Magnet-Impulssteuerung hatte.* Der Durchmesser dieser Entwicklung betrug fünf Meter. Ein Leitwerk herkömmlicher Art gab

* Das behauptet der Autor *N. J.* Ratthofer in: *Flugscheiben und andere deutsche und japanische Geheimwaffen,o. J.*

es nicht mehr. »RFZ 2« besaß darüber hinaus drei Landestelzen, die ausgefahren werden konnten. Diese drei Stelzen des Landewerks waren relativ hoch, um auch für schwieriges Gelände geeignet zu sein. Da das Triebwerk den meisten Platz im Inneren des Scheibenkörpers ausfüllte, mußte die Pilotenkanzel oben aufgesetzt werden. Ursprünglich hatte das »RFZ 2« eine Glaskabine, später wurde dann eine Druckkabine aus Metall mit einem Sehschlitz und runden Fenstern montiert. Der Pilot mußte dort eine knieende Haltung einnehmen. Die Flugleistungen des RFZ-2 waren sehr beeindruckend, obwohl die Steuerung nur Richtungswechsel von jeweils 22,50 Grad zuließ. Beim Flug verschwammen die Konturen der Maschine mit zunehmender Geschwindigkeit, und je nach Antriebsstufe leuchtete die Flugscheibe angeblich in verschiedenen Farben.

Wer diese in den letzten Abschnitten dargestellten Informationen zum ersten Mal liest, wird natürlich die Frage stellen, ob die Quelle, die all dies berichtet, glaubwürdig ist und ob die den Flugkörpern zugeschriebenen Eigenschaften nachvollziehbar sind. Beide Aspekte lassen sich nicht mit letzter Konsequenz beurteilen, wie so oft im Leben gibt es kein eindeutiges >ja« oder »Nein«. Allerdings muß festgestellt werden, daß der Autor Norbert Jürgen Ratthofer, der in den letzten Jahren zahlreiche, meist in kleinerer Auflage erschienene Publikationen mit teils unglaublichem Inhalt veröffentlichte, über bestimmte Informationsquellen verfügt haben muß, die auf Insiderwissen beruhen. Sicher, vieles von dem, was Ratthofer berichtet, klingt wie Science Fiction, wie eine moderne Mischung aus okkultem und technischem Wis-

sen, ist aufgrund des Fehlens entsprechender Quellenangaben nicht nachvollziehbar oder hat für den nüchtern denkenden Menschen von heute allenfalls den Wert einer nicht beweisbaren Behauptung oder interessanten Geschichte. Ratthofer läßt zudem in seinen Werken wissen, daß nicht alles, was er berichtet, auch wirklich stimmen muß. Das macht die Angelegenheit schwierig. weshalb viele, die sich mit der von Ratthofer angesprochenen Thematik näher beschäftigt haben, das Ganze als Sammelsurium von Fakten und Fiktionen bezeichnet haben. Die Glaubwürdigkeit sei eher gering und vieles wohl nur erdacht.

Wir sehen das im Prinzip genauso, doch gelegentlich ist es möglich, einer von Ratthofer gemachten Angabe nachzuspüren. So behauptet der Autor beispielsweise in seinem Werk *Galaxisimperium Aldebaran* (Band 6) im Zusammenhang mit Ausführungen zu geheimen Molekular- und Atombombenplänen des Dritten Reiches, daß die kritische Masse *chemisch hundert Prozent reinen* Urans-235 bei sage und schreibe nur 58 Gramm liege, was zunächst absolut unglaubhaft erscheint, da dieser Wert sämtlichen Angaben zur kritischen. Masse von U*ran-235* in allen verfügbaren Fach- und Lehrbüchern widerspricht, die ihrerseits wissen lassen, daß diese im Kilogrammbereich liegt. Nachprüfungen haben aber ergeben, daß dieser Idealwert absoluter Reinheit korrekt, wenn auch in der Praxis wahrscheinlich so nicht realisierbar ist. Angesichts des kuriosen Umstandes, daß sich eine unglaubhafte Angabe nach entsprechenden Nachforschungen als wahr herauskristallisiert, stellt sich die Frage: Woher kommt diese Information bei Ratthofer?

(Man muß dabei bedenken, daß auch von uns befragte Fachleute nicht sofort die Richtigkeit des 58-Gramm-Wertes bestätigen oder wiederlegen konnten.) Hat Ratthofer wirklich, wie von ihm behauptet, Zugang zu wissenden Zeugen gehabt? Unmöglich ist das nicht. Um aber nun herauszufinden, ob die Angaben zu den Flugscheiben-Entwicklungen ebenso korrekt sind, müßte man sehr tiefgehende Recherchen anstellen, die heute, nach mehr als sechs bzw. sieben Jahrzehnten aufgrund des Todes der meisten Zeitzeugen, und angesichts der komplizierten Dokumentenlage kaum mehr erfolgreich zu absolvieren sein werden — jedenfalls nicht in bezug auf *alle* Projekte, die durch die Literatur geistern. Diese Einschränkung unsererseits ist nötig, weil wir mittlerweile aufgrund des Kontaktes zu anderen Rechercheuren erfahren mußten, daß es doch deutliche Belege für die Existenz von bisher unbekannten Rundflügel-Maschinen im Dritten Reich gibt. Im Zusammenhang mit diesen Projekten tauchen seltsamerweise an einigen Standorten beispielsweise auch die Namen Ortisch und von Sebottendorff auf, die ursprünglich aus den eher mystisch erscheinenden Anfängen der Flugscheiben-Entwicklung stammen. Die Realisten unter den Flugscheiben- und Technologie-Rechercheuren, also auch wir, gingen bisher davon aus, daß diese Personen nichts anderes seien als die geistigen Initiatoren der Projekte, die dann später mit der eigentlichen technischen Umsetzung nicht mehr viel zu tun hatten. Doch genau das scheint ein großer Irrtum zu sein, ganz abgesehen davon, daß sich bisher niemand die Mühe gemacht hat, bestimmte Informationen einer Nachprüfung zu unterziehen und das Flug-

scheiben-Thema allumfassend aufzuarbeiten. Dabei verdient es die Thematik durchaus, untersucht zu werden. So zeigt sich schon in den ersten Rechercheansätzen, daß die geistigen Initiatoren im Laufe des Krieges mit den Praktikern zusammenarbeiteten (zu denen z. B. auch Ingenieur Epp gehörte), was sich an einem uns bekannten Beispiel nachvollziehbar dokumentieren läßt.* Geschützt und finanziert wurden die entsprechenden Unternehmungen durch die SS, die in dieser Sonderwaffenentwicklung (und nicht nur in dieser) möglicherweise einen langfristigen taktischen bzw. gar strategischen Vorteil erblickte. Daß dem so war, darf nicht verwundern, schließlich muß man berücksichtigen, daß der Reichsführer SS Heinrich Himmler ein ausgewiesener Wunderwaffen-»Fetischist« war. Er träumte stets von der alles entscheidenden, unbezwingbaren und damit seine Macht auf lange Sicht garantierenden »Waffe des Jüngsten Gerichts«!

Wie wir bereits informierten, hielten auch wir viele Angaben, die die »Vril«-Flugscheiben betrafen, zunächst für obskur. Doch unabhängig von dem, was wir meinten und dachten, geschahen merkwürdige Dinge, die nur dann einen Sinn ergeben, wenn man davon ausgeht, daß hinter diesem »Vril«-Projekt doch mehr stecken könnte, als man gemeinhin glaubt. So erhielt einer der Autoren eines schönen Tages Post, in der berichtet wurde, daß es einer am Thema interessierten Person gelungen sei, Kontakt zu einem alten Herrn herzustellen, der als

* Die Beweise für diese Behauptung werden wir zu gegebener Zeit präsentieren, Bemerkenswerterweise taucht im Zusammenhang mit einem der Projekte auch der Begriff »Vril« (bzw. »Phril«) auf.

Pensionär in einem Seniorenheim lebe. Früher sei dieser Mann Direktor in der Forschungsabteilung E IV der SS gewesen, habe persönliche Kenntnis von den »Vril«-Experimenten, habe die Scheiben fliegen sehen und verfüge noch über Originalunterlagen aus jener Zeit. Es gebe nur ein Problem: Der Sohn des Wissensträgers, der von all dem Kenntnis habe, sei Beamter im höheren Dienst und habe panische Angst, mit solchen Dingen in Verbindung gebracht zu werden.

Seltsam war das, was sich danach ereignete. Die interessierte Person erhielt nach eigener Auskunft Besuch von Vertretern zweier Dienste, die in ihr Haus eindrangen und sie einschüchterten. Zudem wollten die Behördenvertreter wissen, wer der alte Herr sei und was er alles gesagt habe. Doch damit war die Geschichte noch nicht zu Ende: Die so heimgesuchte Person verschwand schließlich kurze Zeit später, ohne Spuren zu hinterlassen.

Wie man sieht, kann man bei Recherchen zu Dingen, die es offiziell gar nicht gibt, schnell erhebliche Probleme bekommen. Unseres Erachtens deuten derartige Ereignisse selbst bei vorsichtiger Interpretation darauf hin, daß es ein besonderes »Geheimnis« gibt.

1.1.2 »RFZ– und »Vril«-Flugscheiben-Projekte im Zweiten Weltkrieg

Folgen wir noch einmal der klassischen Flugscheiben-Saga: Wegen der eingeschränkten Steuerung war das »RFZ-2« zunächst bis Ende des Jahres 1940 außer Dienst gestellt. Dann wurde es mit zwei Maschinenkanonen

aufgerüstet und mehrmals für Fernaufklärungsflüge eingesetzt. Ende 1941 wurde »RFZ-2« über dem Südatlantik fotografiert, als es auf dem Weg zu dem Hilfskreuzer *Atlantis** in antarktischen Gewässern war. (Der Hilfskreuzer *Atlantis* fuhr, wie wir herausfanden, tatsächlich 1940 und 1941 unter Kapitän Bernhard Rogge im Südatlantik und im Südpazifik. Am 22. November 1942 wurde die *Atlantis* vom britischen Kriegschiff *HMS Devonshire* nahe der Insel Ascension versenkt.**)

Nach dem Erfolg des »RFZ-2« als Fernaufklärer, so behauptet die Flugscheiben-Literatur weiter, wurde der »Vril«-Gesellschaft ein eigenes Versuchsgelände in Brandenburg zur Verfügung gestellt. Bislang war die »Vril«-Gesellschaft eine von mehreren kleinen privaten Gruppen oder ein loser Verbund von Einzelpersonen gewesen, die sich mit ungewöhnlichen Flugzeugen befaßte.*** Da sich nun die Kriegsverwendungsfähigkeit dieser Flugzeuge gezeigt hatte, erhielt die »Vril«-Gesellschaft erstmals Unterstützung durch offizielle Institutionen.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, daß es sich bei den im folgenden beschriebenen Flugscheiben der »Vril«-Gesellschaft weder um offizielle militärische . noch um die einzigen zur damaligen Zeit im deutschen Machtbereich konstruierten Flugscheiben handelte. Die

* Die *Atlantis* fuhr unter der Benennung *Hilfskreuzer 16.* Es existiert eine Fernsehdokumentation des Senders *Radio Bremen* über den Hilfskreuzer *Atlantis* aus dem Jahr 1999 mit dem Titel: *Die Piraten des Diktators. Die abenteuerliche Reise des Hilfskreuzers Atlantis.* Ein Film von Jürgen Stumpfhaus.

** Headland, R. K.: *Chronological List of Antarctic Expeditions and Related Historical Events.* Cambridge University Press, 1989.

*** Beispielsweise Arthur Sack, der die fluguntüchtige Sack-Flugscheibe baute. Vergl. Gehring &Rothkugel: *Der Flugscheibenmythos*, 2001.

»Haunebu«- und »Vril«-Flugscheiben waren eine von einer privat arbeitenden Gruppe erstellte Baureihe *neben* jenen Flugscheiben-Konstruktionen, die innerhalb der militärischen Forschungszentren in Peenemünde*, in der Umgebung von Prag, in Breslau und an einigen anderen Stellen gebaut und getestet wurden.**

Ende 1942 soll erstmals die leicht bewaffnete Flugscheibe »Vril-1«*** geflogen sein. Hierbei handelte es sich um einen ein Einsitzer mit 11,5 Metern Durchmesser und einen »Schumann-Levitator-Antrieb mit Magnetfeld-Impulsor-Steuerung«. Was sich hinter diesen technischen Floskeln verbirgt, wird allerdings nirgendwo erläutert.

Die »Vril-1« soll bis zu 12 000 Stundenkilometer schnell gewesen sein. Richtungsänderungen mußte sie im rechten Winkel durchführen, allerdings ohne die Piloten zu beeinträchtigen. Von der »Vril-1« wurden angeblich 17 Stück gebaut, darunter auch eine zweisitzige Version.

Glaubt man diesen Berichten, so müßte es sich bei der »Vril-1« um eine Geheimwaffe erster Ordnung gehandelt haben! Obwohl wir in den letzten Jahren immer wieder feststellen mußten, daß das Wort »unmöglich« besser aus dem Sprachgebrauch gestrichen werden sollte, bleiben wir in bezug auf die Existenz einer »Vril-1« mit diesen behaupteten Leistungsdaten äußerst skeptisch. Vor allem die postulierte Richtungsänderung im 90-Grad-Winkel, wobei die Besatzung nicht beeinträchtigt wer-

---

* Siehe dazu Eckard & Gehring: *Flugscheiben über Peenemünde*, 2001.

** Siehe dazu Gehring & Rothkugel: *Der Flugscheiben-Mythos*, 2001.

*** Ratthofer: *Flugscheiben und andere deutsche und japanische Geheimwaffen*, o. J.

de, halten wir für eine Übertreibung, würde dies doch das Vorhandensein eines Kraftfeldes bedeuten, das die Beschleunigungskräfte von den Piloten fernhält. Wie gesagt, wir haben Informationen zu einem Magnetantrieb, der von der SS bei Kriegsende eifersüchtig abgeschirmt wurde, doch passen die uns hierzu bekanntgewordenen Informationen nicht oder nur teilweise zu dem, was von »Vril-1« behauptet wird.

Folgt man der »Vril«-Saga weiter, soll als weiterer Typ der »Vril«-Baureihe dann 1945 das »Vril-7«-Großraumschiff mit einem Durchmesser von 120 Metern einsatzbereit gewesen sein. Ein »Vril-7« mit dem Namen »Odin« soll im April 1945 mit einem Teil der »Vril«-Wissenschaftler und »Vril«-Logenmitglieder von Brandenburg aus nach der Sprengung des gesamten Testgeländes gestartet sein. Und weiterhin gebe es Hinweise darauf, daß ein anderes »Vril-7« nach seiner Fertigstellung Ende 1944 und einigen Tauchversuchen im Mondsee bei Salzburg, die der Erprobung der Druckfestigkeit der Flugzelle dienen sollten, mehrere Einsätze flog: zum einen von März bis April 1945 Verbindungsflüge zu den geheimen deutschen Stützpunkten in Neuschwabenland, zum anderen einen Geheimflug nach Japan im Mai 1945.

Neben den gebauten und eingesetzten Typen »Vril-1« und »Vril-7« soll die Gruppe um Schumann noch einen »Vril- 2«-Zerstörer und einen »Vril-9«-Raumjäger geplant haben. Ob es in der »Vril«-Reihe Flugscheiben mit den Bezeichnungen »Vril-3«, »Vril-4«, »Vril-5» oder »Vril-6« gegeben habe, sei nicht bekannt.

Wir haben für die Existenz der letztbehaupteten Fluggeräte oberhalb der »Vril-1« keinerlei Hinweise ge-

fanden, so daß wir alle damit in Verbindung stehenden Behauptungen im Moment für unwahrscheinlich bzw. äußerst spekulativ halten.

1.1.3 Die »Haunebu«-Bauserie

Bei der Betrachtung des »Haunebu<-Gerätes fällt auf, daß seine technischen Leistungsdaten noch mehr als bei der »Vril«-Flugscheibe auf ein Niveau gehoben wurden, das von vornherein, und vor allem für den berichteten Zeitraum, unglaubwürdig erscheint.

Im August 1939, so heißt es in der Saga-Literatur, startete angeblich erstmals ein mittelschwer bewaffneter Flugkreisel mit der Bezeichnung »Haunebu-I«.* Er hatte eine Besatzung von acht Mann, maß 25 Meter im Durchmesser und erreichte zu Beginn eine Geschwindigkeit von 4800 Kilometern pro Stunde und später bis zu 17 000 Stundenkilometern. Es war mit zwei bzw. sechs Kraftstrahlkanonen in Drehtürmen und vier MK 106 bestückt. Die »Haunebu-I« soll weltraumfähig gewesen sein.

Lassen Sie uns kurz zu diesen Informationen Stellung nehmen. Die Existenz scheibenförmiger Flugzeuge wird von uns nicht in Abrede gestellt, allerdings glauben wir sagen zu können, daß diese 1939 noch nicht fertig waren — sehr wohl aber in späteren Jahren. Der für die »Haunebu-I« angegebene Durchmesser von 25 Metern ist nachvollziehbar, ebenso die erreichbare Geschwindigkeit von 4800 Kilometern pro Stunde. Nach den uns vorliegenden Informationen existierten kurz vor Kriegs-

*Ratthofer: *Flugscheiben und andere deutsche und japanische Geheimwalten, o .J.*

ende konventionell angetriebene Rundflü gler mit einem Durchmesser von sechs, zehn und etwa 15 bis 20 Metern, die eine maximale Geschwindigkeit von 4300 Kilometer pro Stunde erreichen konnten, weswegen die deutsche Führung daran dachte, eine Flugscheibe zum Transport der deutschen Atomwaffe einzusetzen. Zu diesem Zweck trafen sich im April 1945 Atomwissenschaftler und Scheiben-Konstrukteure in Thüringen. Über das Ergebnis dieser Konferenz wurde nichts bekannt. Man kann allerdings davon ausgehen, daß, wenn das Deutsche Reich tatsächlich über eine »Haunebu-I« mit den ihr angedichteten Leistungsdaten und der Bewaffnung verfügt hätte (und das schon 1939!), der Kriegsverlauf ein anderer gewesen wäre. Diese Aussage gilt prinzipiell auch für die Bewertung aller der »Haunebu-I« noch nachfolgenden Konstruktionen besonderer Art.

Wir meinen, daß irgend jemand nach dem Krieg das tatsächliche Vorhandensein von deutscher Flugscheiben-Technik entweder in Mißkredit bringen oder glorifizieren wollte, aus welchen Gründen auch immer. Und viele, die an dem Thema interessiert waren, scheinen dieser Manipulation auf den Leim gegangen zu sein, indem sie an die Geschichten der weltraumtauglichen Super-Flugscheiben glaubten. Fakt scheint nun, daß Flugscheiben mit konventionellen Antrieben bei Kriegsende real vorhanden waren und aufgrund der Geschwindigkeit, die sie erreichen konnten (eben die erwähnten 4300 Kilometer pro Stunde), als Wunderwaffen eingestuft wurden. Auch eine Strahlenwaffe, die sowohl für den luft- und Land- als auch für den seegestützten Einsatz konzipiert war, befand sich bei Kriegsende in meh-

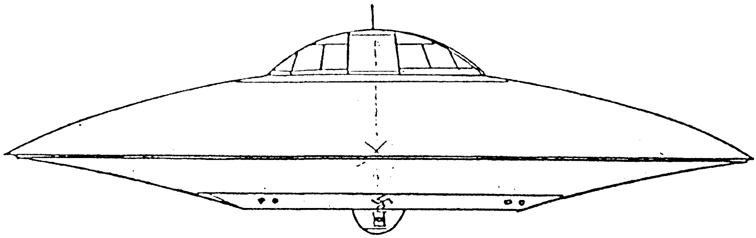
reren Versionen bereits im Test. (An das Jahr 1939 glauben wir in diesem Zusammenhang nicht.)

Nun könnten besonders Aufgeweckte auf die Idee kommen und meinen, daß die in der klassischen Flugscheiben-Saga-Literatur beschriebenen Geräte mit ihren unglaublichen Leistungsmöglichkeiten doch real vorhanden waren, aber der Führung des Dritten Reiches bewußt vorenthalten wurden. Wollte man dieser Argumentation folgen, die einer gewissen Logik durchaus nicht entbehrt, dann müßte man allerdings davon ausgehen, daß bestimmte Wissensträger der »Vril«- und/oder »Haunebu«-Projekte unter völlig abgeschotteten Bedingungen arbeiteten und noch dazu in der Lage waren, sich irgendwann unerkannt aus dem Staub zu machen. Und das erscheint uns wenig wahrscheinlich.

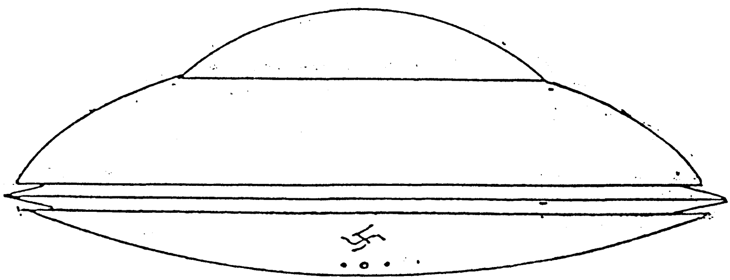
Um die Geschichte vollständig wiederzugeben, sei noch ihr Schluß berichtet: Ende des Jahres 1942 soll »Haunebu-II« einsatzbereit gewesen sein. Der Durchmesser dieser Flugscheibe lag zwischen 26 und 32 Metern und die Höhe zwischen neun und elf Metern. Die Maschine konnte eine Besatzung von neun bis 20 Personen aufnehmen. Die »Haunebu-II« wurde mit einem »Thule-Tachyonator« angetrieben und erreichte in Erdnähe eine Geschwindigkeit von 6000 Stundenkilometern.* Sie war weltalltauglich und hatte eine Reichweite von 55 Flugstunden. Kurze Zeit später wurde die »Hau-

Unterlagen, die angeblich aus geheimen SS-Archiven stammen, gehen für manche »Haunebu–Ausführungen mitunter noch wesentlich höhere Geschwindigkeit an. Das Problem bei diesen vermeintlichen SS-Dokumenten ist allerdings ihre Herkunft: Es gibt leider keine nachprüfbaren Quellen. Genauso unklar bleibt, was mit den phantastisch klingenden Antriebssystemen (»Thule-Tachyonator) gemeint ist.

— Darstellungen untereinander nicht maßstäblich! —



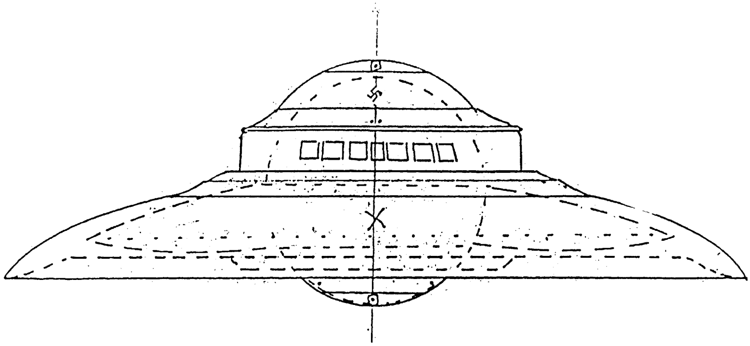
»Vril-1«: Durchmesser: 11,5 Meter, Besatzung: drei Mann, Geschwindigkeit: 2900 km/h



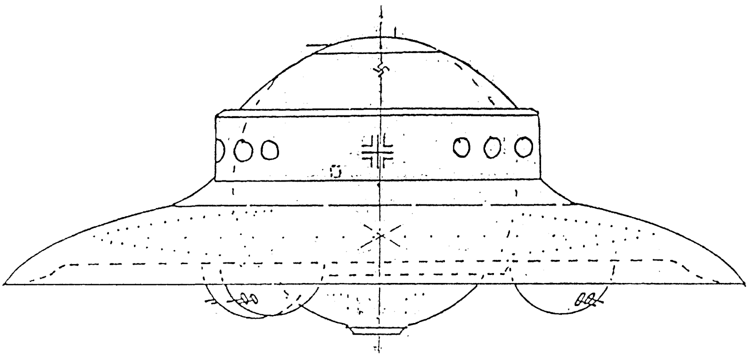
»Vril-2«: Durchmesser: 10,5 Meter (angeblich nur bis zum Projektstadium gelangt)

Diese und nächste Seite: Seit vielen Jahren kursieren zeichnerische Darstellungen durch die klassische und okkulte Flugscheiben-Literatur, angeblich aus geheimen SS-Archiven stammend, die die »Vril«- und »Haunebu«-Scheiben zeigen sollen. Da sich die genaue Quelle für diese Informationen nicht ausfindig machen läßt, bleibt das Thema für viele Interessierte mitunter suspekt, zumal Leistungsdaten für diese Flugkörper angegeben werden, die oft übertrieben erscheinen.

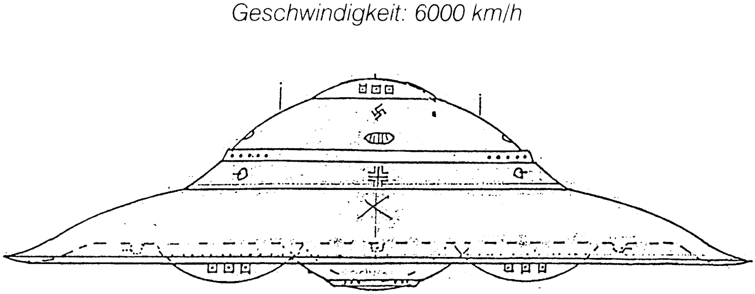
— Darstellungen untereinander nicht maßstäblich! —



»Haunebu-I«: Durchmesser: 25 Meter, Besatzung: acht Mann, Geschwindigkeit: 4800 km/h



»Haunebu-II«: Durchmesser: 26,3 Meter, Besatzung: bis zu 20 Mann, Geschwindigkeit: 6000 km/h



»Haunebu-III«: Durchmesser: 71 Meter, Besatzung: bis zu 70 Mann, Geschwindigkeit: 7000 km/h



Typisches Foto, das angeblich eine der »Vril«-Flugscheiben zeigt. Die Autoren erhielten vor Jahren einen Filmstreifen mit Aufnahmen derartiger Flugkörper, allerdings ohne nähere Quellenangabe. Das Filmmaterial selbst stammte nicht aus den 1930er oder 1940er Jahren. Zahlreiche andere Fotos aus derselben Serie sind von schlechter Qualität, zeigen nur diffus wahrnehmbare Objekte und oft keinen Hintergrund. Auf einem der Fotos, das einige Details der Oberfläche einer Flugscheibe erkennen läßt, wirkt diese wie ein Modell, das gegen den Himmel fotografiert wurde. Damit sind diese Bilder leider als Beweis für die Existenz der durch die Literatur geisternden »Vril«- oder »Haunebu«-Flugscheiben unbrauchbar.

nebu-III« fertiggestellt. Mit 71 Metern Durchmesser und einer Besatzung von 32 Mann war sie die größte Flugscheibe der »Haunebu«-Reihe. Die »Haunebu-III« soll eine Geschwindigkeit von mindestens 7000 Kilometern pro Stunde erreicht haben. Nicht über das Planungsstadium hinausgekommen sein soll schließlich noch ein »Haunebu-IV« genanntes System.

Zu diesen letzten Versionen wollen wir uns nicht ausführlicher äußern. Nur soviel: Auch hier scheinen bestimmte, tatsächlich vorhandene Entwicklungen im Nachhinein verfremdet worden zu sein, denn die tatsächlichen Gegebenheiten sahen anders aus. Einer hochrangigen SS-Quelle zufolge hatte die größte je gebaute deutsche Flugscheibe einen Durchmesser von 37 Metern, konventionellen Antrieb, wurde in einem Exemplar gebaut und kurz nach ihrer ersten erfolgreichen Erprobung im Raum Prag gesprengt, um sie nicht den anrückenden sowjetischen Einheiten in die Hände fallen zu lassen.

1.1.4 Das »Andromeda«-Gerät

Die gesamte Flugscheiben-Saga hat noch weitere höchst spekulative Facetten zu bieten, die wir der Vollständigkeit halber kurz erwähnen wollen. Eine Kommentierung der folgenden Informationen ist unseres Erachtens nicht nötig, denn hier ist jemandem unserer Auffassung nach die Phantasie durchgegangen: Die damit verbundene Geschichte klingt einfach zu abstrus, als daß wir sie akzeptieren könnten. (Sollte es beweiskräftige Gegenargumente geben, so sind wir selbstverständlich gern und

jederzeit bereit, diese zu prüfen und unsere Meinung zu ändern.)

Das sogenannte » Andromeda«-Gerät war angeblich ein walzenförmiges Großraumschiff, das als Basisschiff für eine »Haunebu-II« und je zwei »Vril-1 « und »Vril-2« dienen sollte. Dieses Raumschiff war wiederum mit vier so bezeichneten Thule-Tachyonatoren ausgestattet und sollte den Sprung in den Weltraum ermöglichen. Bis zu welchem Punkt dieses Projekt noch verwirklicht werden konnte, ist laut der klassischen Literatur ungewiß. Wir halten es für eine reine Erfindung.

1.1.5 Das »Unternehmen Aldebaran«

In der Weihnachtszeit des Jahres 1943 soll den überlieferten Informationen zufolge ein wichtiges Treffen der »Vril–Gesellschaft im Nordseebad Kolberg stattgefunden haben.* Bei diesem Treffen wurde das »Unternehmen Aldebaran« besprochen. Hintergrund dieses Unternehmens waren mediale Botschaften, in denen Medien der » Vril«-Gesellschaft genaue Angaben über die bewohnten Planeten um die Sonne Aldebarans bekommen hatten. Das Aldebaran-Unternehmen war eine Reise dorthin. Am 2. Januar 1944 fand diesbezüglich angeblich eine Besprechung zwischen Adolf Hitler und Heinrich Himmler mit einem Herrn Künkel und Prof. Schumann von der »Vril«-Gesellschaft statt. Bei dem Treffen soll beschlossen worden sein, mit dem »Vril-7« durch einen lichtgeschwindigkeitsunabhängigen Dimensionskanal

* Ratthofer & Ettl: *Das Vril-Projekt*, 1992.

zum Sternsystem Aldebaran vorzudringen. Bereits im Winter 1944 soll dafür der erste Dimensionskanal-Testflug stattgefunden haben.* Dieser Testflug führte nur knapp an einem Fehlschlag vorbei, denn nach Ende des Tests soll die äußere Zellenverkleidung der »Vril-7« stark gealtert gewirkt und an mehreren Stellen beschädigt gewesen sein. Die Flugscheibe soll nach dem Testflug ausgesehen haben, als sei sie 100 Jahre lang unterwegs gewesen.

Nach den Aussagen einschlägiger Kreise war das »Unternehmen Aldebaran« kein Fehlschlag. Dies sollen Unterlagen mit medialen Durchsagen der Besatzung der »Vril-7« zeigen, die über ihre gelungene Reise und Ankunft im System Aldebaran berichten. So interessant das Ganze für manche Zeitgenossen klingen mag: Belege dafür gibt es keine, und wir halten auch diese Geschichte für eine reine Erfindung.

1.1.6 Die Bedeutung des Namens »Haunebu«

In der Literatur zu den »Haunebu«-Flugscheiben und bei den verschiedenen mit diesem Thema befaßten Autoren gibt es unterschiedliche Meinungen über den Ursprung und die Bedeutung des Namens »Haunebu«. Einerseits wird vermutet, der Name stamme aus der Nachkriegszeit. Andererseits heißt es, die Bezeichnung »Haunebu« rühre von der Ortsbezeichnung Hauneburg her. In einem Ort namens Hauneburg sollen bis 1945 eben diese »Haunebus« gebaut worden sein. Und da der Platz für die

* Ratthofer & Ettl: *Das Vril-Projekt*, 1992.

Legende auf den Konstruktionszeichnungen dieser Flugsysteme begrenzt gewesen sei, sei der Name zu »Haunebu« abgekürzt worden.

Eine schöne Erklärung, die aber nicht weiterhilft. Wir vermögen beiden Vermutungen nicht zuzustimmen. Einen Ort Hauneburg oder ähnliches konnten wir trotz intensiver Suche in genealogischen Handbüchern, Ortsverzeichnissen oder Kursbüchern der Deutschen Reichsbahn nicht finden. Treffender erscheint uns folgende Erklärung: Da sich, wie in den entsprechenden Abschnitten dieses Buches nachzulesen ist, die »Vril«-Gesellschaft intensiv auch mit altorientalischer Mythologie befaßt hat, liegt es nahe, in eben dieser Mythologie nach »Haunebus« zu suchen. Und tatsächlich wird man bei dieser Suche fündig: Der Name »Haunebu« ist die altorientalische Bezeichnung für die vom jeweiligen König beherrschte Welt.* Insbesondere in Ägypten wurde mit »Haunebu« die Welt außerhalb Ägyptens bezeichnet, die vollständig gemäß dem Anspruch der Pharaonen unter deren Herrschaft stand.** »Haunebu« beinhaltet demnach den Anspruch auf die Beherrschung der Welt.

1.2 Weitergehendes zu den »Vril«- und »Haunebu«-Flugscheiben

Rund um die klassische »Haunebu«-Saga ranken sich zahlreiche weitere Mythen und Legenden. Was davon

* Battny: *The Haunebu, 1996.*

** Grapow: *Die bildlichen Ausdrücke des Ägyptischen. Vom Denken einer altorientalischen Sprache.* Leipzig *1924.*

dem Reich der Phantasie zuzuordnen ist und was wahr ist, muß unsere werte Leserschaft an dieser Stelle für sich selbst entscheiden. Wir betrachten das Nachfolgende bis zum Punkt 1.3 nur als Aufzählung dessen, was im Umfeld der Flugscheiben-Diskussion alles an Gerüchten berichtet wird. Glaubhaft ist es für uns nicht — und schon gar nicht beweisbar!

1.2.1 Reichsdeutsche ALFs?

Der Roswell-Zwischenfall dürfte Kennern der »UFO«-Materie als geradezu klassisches Paradebeispiel für Falschinformationen bekannt sein. Zur Erinnerung: 1947 soll ein unbekanntes Flugobjekt in der Nähe der kleinen amerikanischen Stadt Roswell, Neu-Mexiko, abgestürzt sein, und man will darin Außerirdische entdeckt haben. Filme von deren Obduktion liefen 1996 sogar im Fernsehen. Auch das Deutsche Reich soll seine Außerirdischen gehabt haben: Kaum bekannt waren bislang Aussagen, in den 1930er Jahren sei, ähnlich wie beim Roswell-Zwischenfall, im Schwarzwald ein »UFO« notgelandet bzw. abgestürzt. Nun kann es sich dabei einerseits um eine deutsche Flugscheibe handeln, es gibt aber auch Behauptungen, wonach ein außerirdisches Flugobjekt zu Bruch gegangen sei. Da in diesem Zusammenhang keine redewilligen Augenzeugen bekannt sind, ist man hier auf andere Quellen angewiesen. In einem Artikel über das Philadelphia-Experiment in der US-amerikanischen Zeitschrift *Connecting Link* des Jahres 1995* wird behauptet, die US Army habe nach Kriegsende in Peene-

* *Connecting Link,* Ausgabe 19, 1995.

münde Reste einer nicht-irdischen Technologie entdeckt. Nach Aussagen von Wehrmachtsoffizieren seien dies die Überreste eines »UFOs« gewesen, das, von den Plejaden kommend, in den Bayerischen Alpen abgestürzt war. Den Russen soll anderswo ähnliches Material in die Hände gefallen sein. In seinem Bericht *The UFO Conspiracy* aus dem Jahre 1993 berichtet ein David E. Stewart, 1936 hätten die Deutschen ein abgestürztes »UFO« entdeckt, es sei aber nicht möglich gewesen, die Technik darin entsprechend auszuwerten. Ein Steve Omar behauptet sogar, der Zweite Weltkrieg habe stattgefunden, weil Hitler zusammen mit Außerirdischen die Welt versklaven wollte. Letzteres kann wohl getrost als Hirngespinst bezeichnet werden. Ob wirklich ALFs (Außerirdische Lebens-Formen) in Deutschland abgestürzt sind, ist nicht überprüfbar. Zudem sind bisher alle, die behauptet haben, das Dritte Reich sei durch extraterrestrische Intelligenzen in seiner Entwicklung, auch auf technisch-wissenschaftlichem Gebiet, beeinflußt worden, einen entsprechenden Beleg schuldig geblieben.

1.2.2 Das Deutsche Reich auf dem Mond?

Ähnlich »schräg« klingen einige Äußerungen über die Zustände auf dem Erdenmond. Gemeinhin wird davon ausgegangen, die Vereinigten Staaten hätten im Jahre 1968 erstmalig Menschen auf den Mond befördert, als die Besatzung von Apollo-11 auf seiner Oberfläche landete. Nun gibt es aber Behauptungen, nach denen schon vorher andere irdische Vertreter den Erdtrabanten besucht hätten. Der allererste Mann im Mond soll in den

1890ern ein Mitglied der britischen Illuminaten gewesen sein.* Jedenfalls behauptet das der äußerst umstrittene US-amerikanische Autor V. Terziski. Bei ihm ist auch nachzulesen, daß das Deutsche Reich dann in der mittleren Phase des Zweiten Weltkrieges auf dem Mond gelandet sei. Seit 1942 gebe es, so Terziski weiter, reichsdeutsche Stützpunkte auf dem Mond.** Die Flüge zum Mond sollen mit Raketen des Miethe/Schriever-Typs erfolgt sein, zu denen folgende Daten gegeben werden: 50 Meter Durchmesser, zehn Decks für die Mannschaft, 45 Meter Höhe. Mit diesen Raketen wurden Material und Menschen transportiert, und 1945 war eine Forschungsstation fertiggestellt, die in künstlichen Tunneln und Höhlen unter der Oberfläche liegt. Bei ihrer Erbauung sollen auch Roboter zum Einsatz gekommen sein. Glaubt man Terziskis phantastischen Behauptungen, so muß schon Mitte der 1950er Jahre ein ziemliches Gedränge auf dem Mond geherrscht haben: Russen und Amerikaner haben nämlich ebenfalls ihre eigenen geheimen Mondflüge unternommen und waren auch in der reichsdeutschen Basis zu Gast. Selbst der Vatikan, so Tzerkiski abschließend, habe von seiner geheimen Basis in Argentinien aus Raketen zum Mond und später sogar zum Mars geschickt. Mittlerweile verfügen die Amerikaner über eine eigene Mondbasis, die ca. 36 800 Menschen als Besatzung beherbergt.***

* Terziski, 1996.
** Terziski, 1993.
*** Winston, 1996 b.

1.2.3 Die FRALI-Raumschiffe des Franz Philipp

Im Zusammenhang mit den angeblichen reichsdeutschen Stützpunkten auf dem Mond ist unbedingt eine besonders obskure Person zu erwähnen: Franz Philipp, der unabhängig von allen anderen Autoren sogar Raumschiffe mit einem eigenen Antriebssystem, den sogenannten Sonnentriebwerken, entwickelt haben will. Und diese flogen bereits 1934 zum Mond! So ist es jedenfalls nachzulesen in seinem Buch *Deutscher Raumflug ab 1934.* *

Wer war Franz Philipp ?** Er wurde 1899 in Schlesien geboren. Als Gymnasiast hatte er auf den Rat des Professors Aletter (»Stellt die Physik auf den Kopf und ihr werdet Wunder erleben!«) hin bei einer totalen Sonnenfinsternis mit selbstgebauten Geräten die Kräfte am Rande der Sonnenscheibe, also die Protuberanzen, beobachtet. Ausgehend von dieser Beobachtung entwickelte Philipp später seine von ihm so bezeichneten Sonnentriebwerke. Philipp baute nach eigener Aussage Raumschiffe mit immer besseren Antrieben, so daß er nicht nur den Mond anfliegen und dort eine Station errichteten konnte, sondern auch andere Planeten unseres Sonnensystems in seine Erkundungen einbezog.

Auf die Dauer blieben seine Versuche natürlich bestimmten Behörden und Institutionen nicht verbor-

* Erschienen im Selbstverlag, ohne Jahr.

** Durch Gewährsleute gelangte einer der Autoren (H. G.) in den Besitz umfangreicher Unterlagen aus dem Nachlaß von Franz Philipp. Die Aussagen in diesem Buchabschnitt sind Briefen, Rundschreiben und Manuskripten von Franz Philipp entnommen.

gen, und so kam es zu Kontakten von Regierungsvertretern wie Udet und Göring mit Philipp, der aber eine Zusammenarbeit ablehnte. Später setzte Philipp nach eigenem Bekunden seine Raumflotte in erster Linie zur Verteidigung Deutschlands und Europas ein. Daher unterrichtete er seine Passagiere beim Flug über die Aktivitäten der Alliierten. Die Passagiere konnten sich auf dem Mond überzeugen, daß es dort ein Tal des Friedens gab, in dem tote Raumfahrer (Russen und andere) lagen. Nach dem Krieg soll seine Raumflotte die atomare Rüstung der Alliierten und deren Verbreitung beobachtet haben. Philipp spricht in einem späteren Brief von einer eigenen Produktion von Waffen zum Schutze Europas. Philipp kannte auch die Entwicklungen der Flugscheiben des Dritten Reiches und schreibt in seinem Buch: »Wer erinnert sich noch der Flugkörper, die gegen Ende des Krieges schweres Unheil den Feinden brachten, und wo sind die Initiatoren verblieben? In Rußland sind sie nicht, und auch nicht in den USA.«

Wie die »Vril«- und die Thule-Leute war Philipp Mitglied eines Ordens. Er gehörte zum St.-Michael-Orden, eine mit der »Erneuerten Kirche« des Gegenpapstes Klemens XV. verbundene Gemeinschaft. Philipp wurde später sogar Bischof dieser Gegenkirche, wie seinen Briefen zu entnehmen ist. Die Erneuerte Kirche wurde 1950 vom Priester Michael Collins begründet. Nach einer mythischen Papstweihe durch Jesus Christus am 7. Oktober 1950 wurde Collins der Gegenpapst Klemens XV. Um 1970 hatte die Gegenkirche an die 50 000 Anhänger in Frankreich, Deutschland und Italien. Ab 1965 standen interplanetarische Kontakte immer stärker im Vorder-

grund der Kirche. Collins bezog seine Autorität auch durch diese interstellaren Kontakte, die mit Hilfe der Raumschiffe Philipps direkt angeflogen werden konnten. Philipp erhielt deswegen die Kardinalswürde angeboten unter der Voraussetzung, daß er die Baupläne seiner Raumschiffe der Erneuerten Kirche überließe. Dies lehnte Philipp aber ab, und so kam es zum Bruch mit Clemens),V. Der Kontakt zu Anhängern der interplanetarischen Rettung blieb aber weiter bestehen, wie aus den Briefen Philipps hervorgeht.

Eine schaurig-schöne Geschichte, die wohl auf einem Gemisch von religiösen Anschauungen und wissenschaftlichen Phantasien beruht. Für uns völliger Unfug, ist sie allenfalls noch als Beispiel dafür zu werten, was alles an Behauptungen im Zusammenhang mit deutschen Technologieentwicklungen im Umlauf ist. Diesbezüglich ist äußerste Vorsicht geboten, denn wer derlei Geschichten ungeprüft auch nur im entferntesten ernst nimmt, läuft Gefahr, sich in einem Dschungel des Irrationalen zu verirren.

1.2.4 Die unterirdischen Anlagen von Bad Aibling

Wesentlich handfester sind da Berichte über bis dato immer noch unbekannte Flugkörper, die durch deutsche Techniker und Ingenieure bei Kriegsende in unterirdischen Fabrikationsanlagen hergestellt wurden. Bei Bad Aibling in der Nähe von Rosenheim in Bayern befinden sich noch heute gut erhaltene Überreste solcher unterirdischen Fertigungssysteme aus dem Zweiten Weltkrieg. Darin sind bis Kriegsende Fluggeräte produziert

worden, die bis zum heutigen Tag geheimgehalten werden. Die entsprechenden Anlagen wurden in den 1980er Jahren von der NSA (National Security Agency), dem militärischen Geheimdienst der USA, untersucht. Vance Davis, der an diesen Untersuchungen beteiligt war, hat darüber in einem längeren Interview, das uns vorliegt, ausführlich berichtet. Es wurde von uns im folgenden zusammengefaßt.*

Vance Davis war von 1980 bis 1990 bei den amerikanischen Streitkräften in Augsburg stationiert. In Bad Aibling war er im Auftrag der NSA von 1985 bis 1987 tätig. In dem Interview berichtet er aus dieser Zeit interessante Details:

Im Süden Deutschlands gab es seit 1945 Gerüchte über unterirdische Straßen und Eisenbahnen. Diese sollten für Hitlers Reisen zwischen München und dem Obersalzberg errichtet worden sein. In München ist unter dem Hauptbahnhof ein elf Stockwerke in die Tiefe führender Bahnhof für Hitler errichtet worden. Die Eingänge dazu sind noch vorhanden und für die Öffentlichkeit gesperrt. Sie werden von Wachmännern abgesichert.

Fest steht, daß in der Zeit der Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg vieles unter die Erde verlegt worden ist. In Bad Aibling geschah dies ebenfalls im Zusammenhang mit dem dortigen Flughafen. Im Ort gab es eine Forschungsabteilung der Deutschen Luftwaffe. Sie wurde im Flughafenbereich unter die Erde verlegt.** Tech-

* Mit freundlicher Genehmigung des German Research Project (GRP), USA.

** Eigene Erkundigungen in Bad Aibling zeigten, daß es dort tasächlich unterirdische Anlagen gibt.

nik, die aus U-Booten stammte, wurde für die Energieversorgung verwendet.

Noch heute kommt es vor, daß in Bad Aibling Kinder und Jugendliche beim Spielen auf Reste der alten unterirdischen Anlagen stoßen und sich darin verlaufen. Sie wiederzufinden, war immer ein Problem. Kurz bevor nämlich die Amerikaner die Gegend von Bad Aibling besetzten, wurden die Anlagen zum Teil geflutet und die Planungsunterlagen zerstört. Nur einige wenige Pläne blieben erhalten, auf denen aber oftmals gerade dort nichts eingezeichnet war, wo tatsächlich Gebäude und Anlagen vorhanden sind. Die Pläne waren also unvollständig. Daher rührten auch die Schwierigkeiten, wenn nach den Kindern und Jugendlichen in den unterirdischen Anlagen gesucht werden sollte. Da heutzutage die US Air Force das Gelände des Flughafens benutzt, wurde unter ihrer Leitung der Versuch unternommen, 1985 die unterirdischen Anlagen zu erkunden und zu kartieren. So begann man also, die Tunnel zu untersuchen und die Karten zu vervollständigen.

Bei diesen Erkundungen war Vance Davis meist zugegen. In den Anlagen stießen er und seine Begleiter dann häufig auf acht mal acht Fuß (ca. 2,5 x 2,5 Meter) große Aufzugsschächte. Bis auf einen waren diese immer mit Schutt und Erde angefüllt. Dieser eine Schacht aber war mit einer Metallplatte verschlossen und voll mit Wasser gefüllt. Deshalb wurden Tunnelexperten angefordert, die das Wasser schließlich abpumpten. Es habe schrecklich gestunken, schildert Vance Davis das Ereignis, und man habe schon vermutet, daß sich vielleicht noch irgend etwas in den Stockwerken befinde, zu de-

nen der Aufzug führt. Der Aufzug funktionierte natürlich nicht mehr, so daß man sich abseilte. Insgesamt liegen fünf Stockwerke unter den Tunneln, die nicht geflutet worden sind. Auf der untersten Ebene hatte man dann die Fertigungshallen mit kompletten Fluggeräten entdeckt. Auf eine genaue Untersuchung oder gar Bergung wurde verzichtet, da überall Sprengfallen vermutet wurden. Vance Davis konnte deshalb die Fluggeräte nur vom Eingang aus sehen, wie sie in einer Halle standen, aber als Angehöriger der NSA war es seine Aufgabe, über alles, was er zu sehen bekam, genau zu berichten. Daher konnte er auch eine ziemlich genaue Beschreibung abgeben:

»Die Fluggeräte sahen noch wie neu aus und müssen noch unbekannte Technologien beinhalten. In der Mitte befindet sich eine große Turbine oder Düse, links und rechts gebogene Flügel. Diese Flügel sind ca. 20 bis 30 Fuß (6,5 bis 8 Meter) groß. Das letzte Stück der Flügel war nach unten abgewinkelt. Unter den Flügeln befand sich eine zwei Fuß hohe und ein Fuß breite Box.«

Vance Davis erklärte, ihn habe das Ganze an Bug-Rogers-Fluggeräte erinnert. Ohne Zweifel sei das Fluggerät eine Art Düsenmaschine.

Nach diesen Erkundungen der unteren Ebenen wurden die Anlagen wieder geflutet, und der intakte Aufzugsschacht wurde mit einem Betonpfropfen verschlossen. Die Amerikaner haben die Fluggeräte nicht geborgen, was Vance Davis mehrmals betonte. Die Angst vor Sprengfallen war zu groß. Die Fluggeräte sind also noch immer dort unten und warten darauf, daß die rechtmäßigen Eigentümer sie wieder in Besitz nehmen.

1.3 Augenzeugenberichte und Aussagen von Vertretern staatlicher Stellen

Bei dem in diesem Buch behandelten Thema wird sich jeder Leser vorstellen können, daß Aussagen von Beteiligten, Augenzeugen oder Geheimnisträgern nur spärlich zu erlangen sind. »Wer weiß, schweigt, und wer redet, weiß nicht« heißt es treffend in einem alten Sprichwort. Dennoch haben sogenannte Zufälle und das richtige Erscheinen zur richtigen Zeit am passenden Ort es uns gelegentlich vergönnt, Beteiligte und Augenzeugen befragen zu können.*

Mitte der 1990er Jahre konnte sich einer der Autoren, Heiner Gehring, mehrmals mit einem mittlerweile verstorbenen älteren Herrn unterhalten. Dieser war in den 1940er Jahren Mitarbeiter in den Antriebstechnischen Werkstätten der »Vril«. Neben Andeutungen über fortschrittliche Antriebe berichtete er hauptsächlich von einer Abteilung der »Vril«, die auf Usedom ansässig gewesen sein soll. Diese Abteilung habe sowohl eigene Forschungen betrieben als auch mit dem Raketenforschungszentrum in Peenemünde zusammengearbeitet. Dieser Sachverhalt wurde uns später von einer anderen Person bestätigt.

Fünf Jahre danach wurden Heiner Gehring neue Hinweise auf die »Vril« in Peenemünde zugetragen: Eine Person berichtete ihm vom Wasserschloß Mellenthin auf Usedom. Dort sollen sich während des Zweiten Welt-

* Wir erlauben uns, keine Namen zu nennen. da die betreffenden Personen darum gebeten haben.

krieges regelmäßig »Vril«-Leute und Mitarbeiter aus Peenemünde getroffen haben. Ein Besuch Gehrings in dem aus dem 16. Jahrhundert stammenden Wasserschloß Mellenthin im Sommer 2000 förderte weitere Hinweise zutage: Offiziell, so erzählten ihm Einheimische, sei bis 1945 die damalige Schloßherrin Betreiberin einer Munitionsfabrik gewesen. Doch habe wesentlich mehr dahinter gesteckt, die Munitionsfabrik sei nur Tarnung gewesen.* Was genau dort einer Tarnung bedurfte, konnte ihm allerdings niemand sagen. Nach 1945 sei die Besitzerin des Schlosses verschwunden, und seitdem warte ein umfangreiches Erbe auf einen Erben.**

Vorseitig genannter älterer Herr wußte noch über eine weitere Abteilung der Antriebstechnischen Werkstätten der »Vril« zu berichten. Diese soll sich auf dem Gut Ahrenshorst nahe Osnabrück befunden haben. Dieses Gelände ist mit Bedacht gewählt worden: Auf dem Gut Ahrenshorst haben die Gebrüder Tiling seit 1928 Versuche mit Mehrkammer-Feststoffraketen durchgeführt.*** Es fanden sogar öffentliche Raketenflugtage mit Tausenden von Besuchern statt.**** Im Oktober 1933 kam Reinhold Tiling bei einem dieser Versuche ums Lebens, sein Bruder Richard setzte die Arbeit allein fort. Im November 1934 besuchte Wernher von Braun das Raketentestgelände in Ahrenshorst. Beeindruckt von der

* Einige Gebäude der angeblichen Munitionsfabrik nahe dem Schloß sind übrigens noch erhalten.

** Bei seinem Besuch im Schloß im Sommer 2000 wurde Heiner Gehring als erstes gefragt, ob er ein Verwandter der Freifrau und wegen des Goldes im Keller gekommen sei.

*** Schachtebeck, 1982; Henrichvark, 1994.

**** Frauenheim: *Erster Osnabrücker Raketenflugtag, 1998.*

technischen Ausgereiftheit der Tilingschen Rakete* und daher wohl neidisch auf diese Konkurrenz, ließ von Braun im Dezember 1934 alle Einrichtungen des Testgeländes beschlagnahmen und nach Peenemünde abtransportieren!** In den Jahren danach soll dann eine Abteilung der »Vril« das Gelände in Ahrenshorst für ihre Zwecke genutzt haben. Was genau die »Vril« dort erforscht hat, wußte der ältere Herr leider nicht zu sagen. Das Gelände des Gutes Ahrenshorst ist heute nicht mehr öffentlich zugänglich, da dort gutbetuchte Damen und Herren kleine Bälle in Löcher schubsen, also dem Golfspiel nachgehen.

Wissen vielleicht einige staatliche oder militärische Stellen mehr über »Haunebu«- bzw. »Vril«-Flugscheiben? Glaubwürdige Aussagen einer hochgestellten Person einer maßgeblichen staatlichen Stelle gegenüber Heiner Gehring belegen eindeutig, daß die Regierung der BRD oder zumindestens einige ausgewählte Abteilungen umfangreiche Kenntnis von Flugscheiben haben und vielleicht sogar im Besitz einer oder mehrerer Exemplare sind. Zum Schutz der Person kann hier nicht mehr von ihren Aussagen wiedergegeben werden. Wieviel von staatlichen Stellen tatsächlich gewußt, aber ganz offensichtlich verschwiegen wird, davon gibt nachfolgender kurzer Gesprächsbericht einen Eindruck. In der Unterhaltung hatten sich bereits im Jahre 1995 zwei Offiziere des JaBG 38 Friesland zu Flugscheiben geäußert:***

* Kenner der Materie meinen, die Tilingsche Rakete sei der von Braunschen haushoch überlegen gewesen.

** Kuehling: *Reinhold Tiling — Pionier der Raketentechnik, 1971.*

*** Kröger, *1996*

»Auch hier wie immer zuerst allgemeines Schweigen bei der Befragung. Der eine der beiden, ein Triebwerksmechaniker, bestätigte mir, nachdem ich ihm eine Zeichnung einer »Ha unebu-II« zeigte, daß es sich um ein deutsches Objekt aus dem Dritten Reich handele, obwohl ich ihm vorher keine Angaben zu dem Objekt gemacht hatte. Die Quelle seiner Erkenntnis wollte er nicht nennen. Der andere Soldat ist Pilot eines >Tornado< und Ausbilder. Er ist ein alte Hase. Nach geschicktem Hinterfragen wurde mir schnell klar, daß er über alle relevanten UFO-Themen wie Roswell etc. sehr genau informiert war. Auch die Area 51 (militärisches Sperrgebiet, angebliches Testgelände für gefundene »UFOs« in den USA, Anm. d. Verf.) *war kein Fremdwort für ihn .. . Er glaubt nicht an außerirdische Technik bei den UFOs, sondern diese sei ausschließlich eine Technik, die von jener des Dritten Reiches abgeleitet wurde. Diese Meinung vertreten auch US-Piloten.“*

[illegible]

oder zumindestens eingeweiht sind, [illegible] fangreiche Kenntnis von Flugscheiben haben und vielleicht sogar im Besitz eines oder mehrerer Exemplare sind. Zum Schutz der Person kann hier nicht mehr von ihren Aussagen wiedergegeben werden. Wieviel von staatlichen Stellen tatsächlich gewußt, aber ganz offensichtlich verschwiegen wird, davon gibt nachfolgender kurzer Gesprächsbericht einen Eindruck. In der Unterhaltung hatten sich bereits im Jahre 1995 zwei Offiziere des JaBG 38 Friesland zu Flugscheiben geäußert:***

* Kenner der Materie meinen, die Tilingsche Rakete sei der von Braunschen haushoch überlegen gewesen.

** Katalog: Reinhold Tiling – Pionier der Raketentechnik, 1993

*** Krüger, 1996

2. Okkulte Gruppen und Bünde der »Vril«- und »Haunebu«-Saga

Untrennbar mit der von uns so bezeichneten »Vril«- und »Haunebu«-Saga verbunden sind Legenden über geheimnisvolle okkulte Gruppen. Genannt werden in diesem Zusammenhang zumeist die »Vril«-Gesellschaft, dann die Templer-Erbengemeinschaft und schließlich die Herren vom Schwarzen Stein (DHvSS). Anscheinend fällt aber selbst Eingeweihten der Durchblick schwer, denn viele widersprüchliche Informationen und Hinweise sind zu diesen Gruppierungen im Umlauf.* Der nachfolgende Überblick muß daher unvollständig bleiben.**

2.1 Die »Vril«-Gesellschaft

Um die »Vril«-Gesellschaft ranken sich wohl mehr Mythen als um sonst eine geheime Gruppe, abgesehen von den Templern. Über die belegbaren Tätigkeiten der »Vril«-Gesellschaft und der »Vorfeld-Organisationen« berichten ausführlich Bahn & Gehring in ihrem Buch *Der Vril-Mythos*.*** Kurz erläutert sei hier die Herkunft des Begriffes »Vril«: Ein Franzose namens Jacolliot hatte als Diplomat in Indien in der Mitte des 19. Jahrhunderts eine

* Die meisten der in diesem Abschnitt gemachten Angaben erhielten wir von tatsächlichen oder vermutlichen Mitgliedern verschiedener geheimer Gruppen.

** Aus verständlichen Gründen können bestimmte Orte und Namen nicht genannt werden.

*** Bahn & Gehring: *Der Vril-Mythos.* Düsseldorf 1997.

Gesellschaft getroffen, deren Mitglieder neben dem Sonnenrad auch eine kosmische Kraft benutzten, die sie »Vril« nannten. Aus den Schriften von Jacolliot entnahm Bullwer-Lytton den Begriff für seinen Roman *Vril – Eine Menschheit der Zukunft.* Dieser Roman ist angeblich aber gar kein Roman, sondern ein entstellter Tatsachenbericht und kann als Zusammenfassung der Lehre einer Berliner »Loge der Brüder zum Licht« angesehen werden. Diese Loge soll durch eines ihrer Mitglieder, den Geopolitiker Carl Haushofer, Verbindungen zu Tibet und den Theosophen gehabt haben. Vielleicht war es Haushofer, der in Tibet Kontakt zu Agarthi und zu den Geheimen Oberen des Templer-Ordens bekam. Diese vermittelten ihn dann an die Erbengemeinschaft und Die Herren vom Schwarzen Stein (DHvSS) weiter.

Wie auch immer, kurz nach dem Ende des Ersten Weltkrieges trafen sich Mitglieder der »Vril«-Gesellschaft, der Erbengemeinschaft und der DHvSS, um sich über eine technische Umsetzung der »Vril«-Kraft in Fluggeräten und sogenannten Jenseitsmaschinen zu beraten. Haushofer war es auch, der durch seine Besuche bei Adolf Hitler in der Festung Landsberg die »Vril« in Kontakt mit den Nationalsozialisten gebracht haben soll. Aus diesen Kontakten entstanden dann in den 1930er und 1940er Jahren in einen militärischen Rahmen eingebundene Flugscheiben-Forschungsprojekte, wie es heißt. Auszuschließen ist das nicht, denn Hitler und andere führende Nationalsozialisten frönten einer besonderen Art von Esoterik, so daß hier Verbindungen zustandekommen konnten, die heute, aus unserer Sicht betrachtet, kaum nachvollziehbar erscheinen.

Kernstück der inneren Glaubenswelt der »Vril« war die Möglichkeit medialer Verbindung mit Verstorbenen, aber auch mit den Bewohnern anderer Planeten. Auf diesem Wege traten Medien der »Vril« in Verbindung mit dem Sternsystem Aldebaran, aus dem die Vorfahren der Menschen dereinst gekommen sein sollen. Noch heute kursieren in bestimmten Kreisen mediale Durchgaben vom Aldebaran, in denen mit schöner Regelmäßigkeit das Kommen der Rettungs-Flugscheiben für die nächste Zeit verkündet wird. In anderen Publikationen können medial durchgegebene Zeichnungen aldebaranischer Raumschiffe bestaunt werden.

Gemäß einer intern verbreiteten Informationsschrift* war die »Vril«-Gesellschaft vornehmlich eine Vereinigung junger Damen. In den ersten Jahren ihres Bestehens soll ihre Mitgliederzahl bei lediglich 35 Personen gelegen haben. Im Jahr 1925 wurden einige Mitglieder ausgeschlossen, die dann eine kommerziell ausgerichtete okkultistische Gruppe mit dem Namen »Vrilia-Isaia-Orden« gründeten. Die *echte* »Vril«-Gesellschaft unterdessen unterhielt neben dem Testgelände in Brandenburg auch noch weitere Testgebiete bei Dortmund und auf dem seit den 1920er Jahren zu Raketentests genutzten Gut Ahrenshorst bei Osnabrück.** Diese Testgelände verschleierten mit der Tarnbezeichnung »Antriebstechnische Werkstätten« ihre wahre Bestimmung. Mit dem Zusammenbruch des Dritten Reiches im Jahre 1945

* *Information über die echte Vril-Gesellschaft 1921–1945 und die falsche Vrila-Isaia-Vereinigung, 1999.*

** Gemäß mündlicher Auskunft eines ehemaligen Mitarbeiters der Antriebstechnischen Werkstätten.

verlieren sich alle Spuren in bezug auf diese Testgebiete. Heute soll die »Vril« in ihrer ursprünglichen Form nicht mehr bestehen. Es heißt aber, sie werde von Wien aus durch zwei Gruppen unter anderem Namen weitergeführt. Diese beiden Gruppen vertreten mehr die philosophische und die babylonisch-mythische Ausrichtung der »Vril«. Die technischen Errungenschaften, insbesondere die des Dritten Reiches, sollen sich in der Obhut der Erbengemeinschaft der Templer befinden und größtenteils unter Verschluß bleiben.

2.2 Die Templer-Erbengemeinschaft

Die »Vril«-Gesellschaft steht in engem Zusammenhang mit den Hütern des Templer-Archive, der in Wien ansässigen Erbengemeinschaft der Templer. Diese Erbengemeinschaft, der Personen sowohl aus Adelshäusern als auch aus anderen Familien angehören, hat Teile der Archive von DHvSS und der »Vril« vor dem Zugriff der Katholischen Kirche und der Staatsmacht bewahrt. Die Mitglieder der Erbengemeinschaft arbeiten zumeist im Verborgenen, sie vererben ihre Zugehörigkeit an ihre direkten Nachkommen. Die Archive bestehen aus mehreren, nach Sachgebieten geordneten Abteilungen, die an getrennten Orten gelagert werden. Die »Vril« und die SS (bzw. deren Nachfolger) hatten und haben zu einigen Teilen dieser Materialsammlungen Zugang, alle Errungenschaften der »Vril« sind in den Archiven bewahrt. Zur Zeit werden diese Errungenschaften, zu denen u. a. die Flugscheiben-, Antriebs- und Kommunikationstechniken

gehören, allerdings nicht veröffentlicht, da in den Augen der Erbengemeinschaft keine momentan auf der Erde existierende Macht moralisch berechtigt und befähigt ist, mit einer derartigen Machtfülle angemessen umzugehen. Lediglich dem Sachbuchautor Norbert Jürgen Ratthofer war es vergönnt, einige wenige Dokumente über Flugscheiben für seine Veröffentlichungen zu nutzen. Ob aber alles, was er schrieb, wirklich den Tatsachen entspricht, läßt sich nicht sagen, wie wir bereits weiter vorn in diesem Buch wissen ließen.

Interessant ist jedoch folgendes: Bei den Recherchen zum deutschen Nuklearwaffenprogramm durch die Autoren Mayer und Mehner erhielten diese und andere Personen eine Reihe von Schreiben von einer Person namens Hans Rittermann, die während des Zweiten Weltkrieges im Gebiet des thüringischen Arnstadts geheime Bauprojekte der Deutschen Reichspost in Zusammenarbeit mit dem Oberkommando der Wehrmacht und später der SS überwachte und bis zum Jahr 1948 in diesem Gebiet gelebt haben will.* Rittermann gab in einem persönlich gehaltenen Schreiben einige Informationen preis, die das oben von uns Formulierte unterstützen. Anlaß dafür war die Gründung eines Vereins mit der Bezeichnung SDI, die nach Meinung Rittermanns sehr schlecht gewählt war. Warum dieser Vereinsname unpassend erschien, soll hier nichts weiter zur Sache tun. Fakt aber ist, daß daraus resultierend der nachfolgende Hinweis Rittermanns erfolgte:

* Edgar Mayer & Thomas Mehner: *Die Atombombe und das Dritte Reich. Das Geheimnis des Dreiecks Arnstadt—Wechmar—Ohrdruf,* Kopp Verlag, Rottenburg 2002.

»... *Ihre Abkürzung SDI ist sehr schlecht gewählt worden, weil es eine solche Bezeichnung bereits zur Hitlerzeit gab. Ich glaube, daß Sie die Geschichten des Ordens der Herren vom Schwarzen Stein (DHvSS) und vom Schwarzen Adel kennen und wissen, daß diese Organisationen auch heute noch existent sind. In Wien gibt es auch heute noch die Tempelhofgesellschaft (THG), welche aktiv über die Geheimnisse des III. Reiches wacht. Dabei sind diese Leute auch im Bereich Arnstadt—Ohrdruf—Stadtilm—Gehren tätig.* «*

Auch wenn die Verbindungen nur ganz allgemein aufgezeigt werden, so ergibt das von Rittermann Geschriebene einen Sinn: In dem von ihm im letzten Satz genannten Bereich Thüringen dürften noch einige der großen (technischen und technologischen) Geheimnisse des Dritten Reiches zu finden sein, die mit der deutschen Atomwaffe, einer Amerika-Fernrakete, Strahlwaffen und eben den Flugscheiben zu tun haben.

2.3 Die Herren vom Schwarzen Stein

In der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts vereinte der Templer-Komtur Hubertus Koch den Kult der Schwarzen Sonne mit dem Isais-Kult und gründete die Templer-Sektion Die Herren vom Schwarzen Stein, die sich bald vom Templer-Orden lossagte. Mittelpunkt dieser Kulte ist der magische »Schwarze Stein«. Koch hatte Dokumente und anderes über die Schwarze Sonne im Tausch von

* Brief Hans Rittermanns vom November 2001, Archiv d. Verf.

islamischen Kaufleuten erworben. Beide Kulte waren in Babylonien und Assyrien verbreitet und gelangten von dort nach Ägypten. Friedrich Barbarossa brachte dann erstmals ein Amulett mit der »Schwarzen Sonne« nach Europa, wo die Kenntnis der Schwarzen Sonne aus germanischer Zeit fast verschwunden war. Die Schwarze Sonne ist gemäß der Lehre der DHvSS die große Zentralsonne unserer Milchstraße; Ihre Strahlung bestimmt die Weltenzeitalter. Die Göttin Isais ist die Hüterin des Wissens um die Schwarze Sonne. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde dieses Wissen in Verbindung mit zeitgenössischer Wissenschaft gebracht und, wie es heißt, u. a. zum Bau der Flugscheiben durch die »Vril«-Gesellschaft genutzt. Laut der Legende haben Die Herren vom Schwarzen Stein einige Gegenstände von Isais erhalten, darunter den Schwarzen Stein selbst, der den Völkern Mitteleuropas die Macht des Neuen Aeons geben soll, sowie den Spiegel der Ischtar bzw. Inanna als Verbindung zur feinstofflichen Welt. Der Schwarze Stein ist das mitteleuropäische Gegenstück der Schwarzen Sonne und wie sie ein strahlungswirksamer Gegenstand, der in Verbindung mit der Schwarzen Sonne äußerst machtvoll ist.

Die Komturei der DHvSS lag übrigens am Untersberg bei Salzburg. Dort soll Koch und seinen Getreuen die Göttin Isais erschienen sein, um die Gegenstände und das Wissen zu überreichen. Heute befindet sich an dieser Stelle eine Scheune.

Aus der von Isais gemachten Offenbarung möchten wir nun einige kurze Zitate vorstellen:*

* Aus einer dem heutigen okkulten Untergrund entstammenden Schrift der Herren vom Schwarzen Stein.

»Schwarzer Stein, wirkmächtige Kraft,
Isais einst holte ihn wieder aus grauser Stätte,
überlistend den Fürsten der Schatten,
der ihn Walhall geraubt.

Heil den Wissenden
heil den Weisen
die befolgen, was ist geraten
Wirkmächtig werden sie sein.

Seiner Heimstatt Volk
Sieg er verleiht
tausendjährig andauernd gewiß.«

Der unmittelbare Einflußbereich der Komturei der Herren vom Schwarzen Stein bezog sich auf Südbayern, Salzburg und Oberösterreich. Niederlassungen befanden sich in Ulm und in seinem Umfeld, in Rosenheim, Linz und Klosterneuburg und eine gar in Venedig. Daneben hatten Die Herren vom Schwarzen Stein enge Kontakte zu anderen Templer-Abweichlern in Nordeuropa. DHvSS sind die geheimwissenschaftliche Sektion des Templer-Untergrundes und hatten nie mehr als einige hundert Mitglieder. Der Orden der Herren vom Schwarzen Stein soll nach allem, was wir herausfinden konnten, noch heute bestehen (was im übrigen auch der Zeitzeuge Hans Rittermann wissen ließ). Er ist wohl eine der wenigen Geheimgesellschaften, die diesen Namen wirklich verdienen, und man darf gespannt sein, was aus dieser Richtung zukünftig an Informationen noch lanciert werden wird.

2.4 Die Rüstungsesoteriker

Neben den drei genannten okkulten Gruppen sind im Zusammenhang mit Flugscheiben auch noch einige andere Strukturen zu nennen. Diese waren zwar allem Anschein nach nur am Rande am Bau der Flugscheiben beteiligt, spielen aber vor allem in der Zeit nach dem Zusammenbruch 1945 eine gewisse Rolle. In einschlägigen Quellen werden sie als »Rüstungsesoteriker« bezeichnet, da diese Gruppen okkultes Wissen mit der Erforschung fortschrittlicher Technik, wie beispielsweise eben Flugscheiben, miteinander verknüpfen. Die Rüstungsesoteriker sollen nach 1945 von verborgenen Stützpunkten aus operiert haben. In welchem Ausmaß diese Gruppen Verbindungen zur »Vril«, zur Erbengemeinschaft, zu den DHvSS oder der sogenannten Dritten Macht hatten, bleibt noch zu klären.

Einige Quellen* berichten zum Beispiel über die »Gruppe Thule«, die sich in den 1940er Jahren als grundlegend reformierter Nachfolger der Thule-Gesellschaft gegründet hat und auch nach 1945 noch tätig war. Die Gruppe Thule habe, so diese Quellen, weitreichende Verbindungen in die SS und in die Rüstungswirtschaft hinein gehabt. Ihre okkulte Ausrichtung sei tibetischen Ursprungs gewesen.

Erwähnt werden muß auch die »Goldene Rose« Hierbei handelt es sich um eine Widerstandsgruppe innerhalb der Rüstungsindustrie. Diese Widerstandsgruppe soll in Verbindung mit der Gruppe Thule gestanden

* U. a. die Schrift *Zweiter Weltkrieg dauert an, 1955.*

haben und hatte neben bestimmten politischen Vorstellungen anscheinend auch Kenntnisse über Flugscheiben und okkulte Zusammenhänge.

Über das Wirken der Rüstungsesoteriker ist leider wenig bekannt. Möglicherweise hatten sie ihre Hände bei einigen kabbalistischen Berechnungen kreisförmiger Flugzeuge im Spiel.* Diese sollen später unter der Bezeichnung »Phi 300« (auch »F I 300«) von der deutschen Luftwaffe gebaut worden sein. In Polen habe die SS unterirdische Anlagen** unter anderem deshalb errichtet, um eine Verbindung von Magie mit dem Einsatz von Fernflugkörpern zu schaffen.***

2.5 Die geistesgeschichtlichen Verbindungen der Flugscheiben-Okkultisten

Geschichte ist mehr als eine bloße Reihung von Herrschern, Schlachten und Attentaten. Im Verborgenen bestehen jahrhunderte-, gar jahrtausendealte geistesgeschichtliche Verbindungen, die dann und wann ans Licht kommen. Über eine diese Verbindungen, die der Flugscheiben-Okkultisten, wird im folgenden zu berichten sein.

* Diese Information stammt aus einem unveröffentlichten Interview aus dem Jahr 1957, das von Prof. Bender, Freiburg, mit E. Halik, der den bekannten Autor Landig beim Verfassen der Thule-Trilogie zur Seite stand, geführt wurde.

** »F I 300 alias Wildente«. *Mensch & Schicksal,* 1954.

*** Eine genaue Standortangabe ist zur Zeit nicht möglich. Vielleicht sind die zum Projekt »Riese« gehörigen Anlagen im polnischen Eulengebirge gemeint?

Die Sumerer, eines der ältesten Kulturvölker, hinterließen manchen Hinweis auf das Wissen über die Schwarze Sonne und Atlantis. Dank eines Tauschhandels gelangte zur Zeit der Kreuzzüge dieses Wissen in den Besitz der Templer. Schon im ersten Jahrhundert seines Bestehens war der Templer-Orden aber keineswegs eine einheitliche Organisation, sondern innerhalb des Ordens gab es zahlreiche Glaubensrichtungen. Gemeinsam war ihnen jedoch die Ablehnung des alttestamentlichen Gottes Jahwe, der von allen Templern als Satan angesehen und daher bekämpft wurde. Die bedeutendste Glaubensrichtung war die Marcioniter-Gemeinschaft, daneben gab es die Panbabylonier und die Kartharer. Aus diesen Kreisen kamen Die Herren vom Schwarzen Stein (DHvSS), die sich alsbald formal vom Templer-Orden lossagten. Schließlich gab es noch eine Gruppe in Wien, die sich mehr okkulten Studien widmete. All diese Gruppen sollen, nach allem, was zu ermitteln war, noch heute bestehen. (Einige der hier verwendeten Dokumente und Aussagen stammen von ihnen.) Dem Templer-Orden selbst gehör(t)en in der Hauptsache Franzosen und Deutsche an, wobei diese Bezeichnungen damals lediglich als kulturelle Unterschiedlichkeit gesehen wurden. Zwischen Franzosen und Deutschen, Kelten und Germanen also, wurden noch nicht einmal völkische Unterschiede gemacht. Vor der Vernichtung der Katharer soll der Templer-Orden von ihnen ein Stück des Ur-Evangeliums, niedergeschrieben von Marcion, erhalten haben. Marcion, der seinerseits noch mit dem Apostel Paulus zusammengetroffen war, überlieferte eine ursprünglichere Version der Lehren

Jesu, nach denen der Gott des Alten Testaments der Satan ist. Damit war für den Templer-Orden klar und bewiesen, daß die päpstliche Kirche auf falschen Grundlagen aufbaut. Auf den Spuren Marcions entdeckte der Templer-Orden in den Ruinen Karthagos Bruchstücke der unverfälschten Evangelien des Johannes und des Matthäus sowie eine von Marcion angefertigte Übersetzung der altorientalischen »Ilu«-Lehre. Beide Fundstücke berichten zentral vom »Reich Gottes« und dessen Volk — eine Beschreibung, die in der offiziellen Bibel entfällt. Es ist die Prophezeiung für »Das Reich«, das als Lichtbringer auf der Erde entsteht.

Logischerweise stellt sich nun die Frage, was denn dieses Volk tun muß, dem dieses Reich verheißen ist, und vor allem, wer dies Volk ist.

Die Antwort, die Jesus nach Ansicht von Flugscheiben-Okkultisten auf diese Frage gegeben haben soll, verträgt sich nicht mit der heute gültigen, aber anscheinend verfälschten Lehre der christlichen Amtskirchen: Nicht Baal oder Baphomet ist der Teufel, sondern Jahwe, der mosaische Gott des Alten Testaments. Dieses Alte Testament selbst besteht aus einem alten Teil und neueren Teilen. Der ältere Teil mit der Schöpfungsgeschichte sei nichts anderes als ein von Moses falsch interpretierter und somit mit falschen Worten ausgedrückter Teil aus dem *Heiligen Buch von Mu,* der Hinterlassenschaft jenes Kontinents, der vor 70 000 Jahren die allererste Zivilisation dieser Erde getragen haben soll und von dem aus alle Religionen ihren Ursprung genommen haben sollen. Wahre Geheimgesellschaften sollten davon zumindestens wissen.

Jesus war also Gott selbst, der auf die Erde kam, um diesen Jahwe zu bekämpfen. Dafür wählte er ein bestimmtes Volk aus, wie einige Zitate aus der Bergpredigt aus dem Ur-Evangelium des Matthias zeigen:*

»... dann werden viele Menschen jenes Volkes von selbst erkennen, daß das Handeln eines jeden für alle, und aller für einen jeglichen, nur aus reiner Menschlichkeit, aus dem lebendigen Gefühl des Zueinandergehörens in der Kindschaft Gottes geübt für die Gemeinschaft eine unendlich edlere Gesinnung in sich birgt, als würde sie aus Angst vor Strafe und Rache Gottes ... oder aus Berechnung geübt.

Denn mächtig wird das Volk werden über alle diejenigen, die es hassen und mit der Masse des Häbräergottes und dessen Anbetern auf Erden gegen es stehen.

Und Christus, der Herr, erhob seinen Arm und wies hin zu einer kleinen Gruppe still lauschender Legionäre, die vom Volke der Germanen waren, und sprach:

Diese dort sind es, von deren fruchtbringendem Volk ich sprach und das ich meine!‹«

Soweit die Templer-Texte aus dem Wirken Jesu, die manches, was in den 1930er und 1940er Jahren geschah, verständlich werden lassen.

Den Templern hatte Isais über tausend Jahre später genauere Anweisungen gegeben, da durch den Machtapparat der Kirche des Häbräergottes, die sich selbst als katholisch bezeichnet(e), neben den anderen europäischen Völkern auch das Volk der Germanen unterdrückt wurde:

* Entnommen aus Schriften Der Herren vom Schwarzen Stein.

»*Das Volk der Deutschen, zu dem auch all jene Franken* (also Franzosen, Anm. d. Verf.) *gehören, die inzwischen eine andere Sprache angenommen haben. Und ihr sollt mit denen eurer treuen Gemeinschaft* (also den Templern, Anm. d. Verf.) *eine neue Stadt gründen ..., diese soll die nördliche Hauptstadt des Reiches werden* (Berlin-Tempelhof, Anm. d. Verf.), *während aber auch eine südliche es haben soll, die schon ist* (damit ist Wien gemeint, Anm. d. Verf.) *Denn jenes Neue Reich wird die letzte Fackel des göttlichen Lichts sein, die alle Welt zu erhellen zu können berufen ist.*«

Dieses ist ein weiterer bedeutsamer Blickwinkel der Templer-Geschichte: das Kommen des Lichtreiches, dessen Wegbereiter der Templer-Orden sein sollte. Berlin-Tempelhof ist aufgrund dieser Prophezeiung als Nordhauptstadt dieses Lichtreiches gegründet worden. Noch heute zeugt neben dem Namen Tempelhof eine unterirdische Anlage vom Wirken der Templer. Auch diese Anlage ist in den Prophezeiungen beschrieben.

Nachdem zwei Gruppen innerhalb des Templer-Ordens sich dieses Wissens annahmen und in den Untergrund gingen, wurde es von diesen einige Jahrhunderte hindurch bewahrt, bis Angehörige der »Vril«-Gesellschaft zu Beginn des 20. Jahrhunderts teilweise Zugang zu diesem Wissen erhielten. Mit ihm sollen dann seit den 1920er Jahren die »Haunebu«- und »Vril«-Flugscheiben erbaut worden sein.

Die 1898 gegründete Deutsche Orientgesellschaft fand bei ihren Ausgrabungen in Babylon in den Jahren 1910 bis 1914, bei denen auch das Istar-Tor geborgen wurde, tatsächlich Hinweise auf die Schwarze Sonne

und Atlantis.* Diese Ausgrabungen wurden von Den Herren vom Schwarzen Stein und der Wiener Templer-Sektion mit Interesse verfolgt. Die DHvSS nahmen anschließend Kontakt mit dem Mythologen der Gesellschaft auf. Da diese Gruppen zwar geheim, aber nicht allmächtig sind, benötigten sie die Unterstützung einflußreicher und vor allem finanzkräftiger diesseitiger Kreise, um ihre geplanten Unternehmungen durchführen zu können: Expeditionen nach Tibet und in die Antarktis. Über die Orientgesellschaft war es möglich, an eben diese »besseren Kreise« heranzukommen. Die beiden Gruppen wollten dabei, auch wenn das für Otto Normalverbraucher heutzutage ziemlich abstrus klingen mag, folgende Zielsetzungen erreichen:

1) Zu den Zeiten von Atlantis oder der entsprechenden Zivilisation könnte die Antarktis mit dem Zugang zur Inneren Erde vielleicht der Punkt gewesen sein, an dem Äußere und Innere Erde in Austausch und Verbindung miteinander standen. Eine Expedition sollte eventuell für die Gruppen eine neue Verbindungsstelle einrichten.

2) In Tibet haben sich die Lehren und die Überlebenden von Atlantis wohl am längsten unverfälscht und unvermischt erhalten. Eine Kontaktaufnahme mit den verschiedenen tibetanischen Sekten und Klöstern und eine Zusammenarbeit mit ihnen konnte ebenfalls mittels einer Expedition erreicht werden. Für die Flugscheiben-Entwicklung könnten das Wissen um die Luftfahrzeuge

* Siehe dazu: *Mitteilungen der Deutschen Orientgesellschaft,* Jahrgänge 1914-1920.

des antiken Indiens* und andere esoterische Informationen von Bedeutung sein.**

2.6 Der Gral

Eine weitere Merkwürdigkeit im Umfeld der okkulten Zusammenhänge um die Flugscheiben ist die Suche nach dem Heiligen Gral. Was auch immer dieser Gral sein mag, in den letzten Kriegstagen des Zweiten Weltkrieges noch wollte Himmler eine Expedition nach Montseguir in den Pyrenäen aussenden, um den Gral sicherzustellen. Leiten sollte diese Unternehmung der auch im Zusammenhang mit der Absatzbewegung öfters erwähnte Otto Skorzeny.*** Wußte Himmler vielleicht etwas über Montseguir, was Otto Rahn in den 1930er Jahren dort entdeckt, aber in seinen Büchern**** nicht veröffentlicht hatte?

Bei der Suche nach Hinweisen auf den Gral traf Himmler in Paris mit einem gewissen Pierre de Plantard de Saint-Claire zusammen. Plantard war Großmeister der Prieure de Sion, einem der merkwürdigsten Geheimbünde Frankreichs. Sein Ziel ist es, kurz gesagt, die Merowinger wieder auf den Thron Frankreichs zu bringen, denn die Merowinger stammen in direkter Linie von Jesus ab. Nun ist es weniger diese an sich schon

* Grimm: *Flugschiffe in vorgeschichtlicher Zeit, 1952;* Stoll: *Über die vermutlich wahre Herkunft der sogannnten »UFOs«, o. J.*

** Winston: *Ancient India Aircraft, 1996.*

*** Carmin: *Das schwarze Reich, 1994.*

**** Otto Rahn: *Kreuzzug gegen den Gral.* Urbanverlag *1933.*

genügend ausgefallene Behauptung, die die Pieure de Sion interessant macht. Auch ist sie nicht so geheim wie andere Gruppen, denn ihre Geschichte ist ausführlich beschrieben worden.* Was die Prieure erst richtig interessant macht, sind die Personen, die Mitglieder dieser Vereinigung waren, und ihre Verbindungen zu den Templern und den Katharern. Als Großmeister werden u. a. genannt: Leonardo da Vinci, Robert Fludd** , Isaac Newton, Victor Hugo und Claude Debussy. Es hat auch den Anschein, daß die Prieure ziemlich viel Wissen um die Geheimnisse der Templer und der Katharer haben. Darunter fällt auch das Wissen um den Heiligen Gral.

Man mag das Ganze, was wir hier geschrieben haben, vielleicht als Spinnerei abtun, fest steht jedoch, daß während des Zweiten Weltkrieges der spätere Großmeister Plantard in der Lage war, unter Duldung der deutschen Behörden eine esoterische Zeitschrift herauszubringen. Diese Zeitschrift, *Vaincre,* erschien zwar nur sechs Mal, wurde aber auf hochwertigem Papier gedruckt und hatte das Ziel, Frankreich auf der Grundlage einer neuen Ritterschaft zu erneuern.*** Daneben wurden ausdrückliche Sympathien für Vichy und Petain bekundet, aber auch an die Errichtung eines geeinten Frankreichs appelliert. Insgesamt ist Vaincre recht undurchsichtig, wie auch Plantard. Was war es also, was Himmler bewogen hat, sich mit ihm zu treffen? Und warum sollte Plantard in dem geplanten SS-Herzogtum Burgund die Würde eines Herzogs der Bretagne erhalten? Vielleicht,

* Siehe die Bücher von Lincoln, Baigent & Leigh.

** Ein englischer Okkultist.

*** Carmin: *Das schwarze Reich, 1994.*

so wird behauptet , hatte Plantard Kenntnis von den Templer-Offenbarungen und kannte die wahre Botschaft Jesu, den wahren Wortlaut der Bergpredigt und die Sendung des deutschen und des französischen Volkes. Wie dem auch sei, Plantard ist eine der Personen, die im Verborgenen Geschichte machten. Nach dem Krieg hatte er ausgezeichnete Verbindungen zu Charles de Gaulle und anderen bedeutenden Personen, was sicherlich kein Zufall gewesen ist.

3. Neuschwabenland und die Antarktis

Eine Hauptrolle in der Saga bzw. der Diskussion um die »Haunebu«-Flugscheiben kommt dem Gebiet von Neuschwabenland in der Antarktis zu. In Neuschwabenland, so heißt es, hätte es bis 1945 geheime militärische Basen des Deutschen Reiches gegeben, die ab dem Ende des Zweiten Weltkrieges in Europa Stützpunkte einer sogenannten Dritten Macht gewesen sein sollen. Dies wurde u. a. in einem im Sommer 1978 auf der Hannover-Messe von einer Firma namens LINTEC GmbH aus Hamburg herausgegebenen und dort verteilten Magazin mit dem Titel *BRISANT** behauptet. In diesem Magazin hieß es, daß in Neuschwabenland deutsche Flugscheiben in verborgenen Stützpunkten eingelagert seien. Neuschwabenländ sei seit 1939 deutsches Gebiet und würde der BRD die Möglichkeit eines technischen und wirtschaftlichen Aufschwungs bieten.

Diese Behauptungen klingen in ihrer Gesamtheit zunächst ein wenig unglaubhaft, denn schließlich kann in keinem Geschichtsbuch der Erde etwas zu diesem Thema gelesen werden. Und hätte es tatsächlich solche Basen gegeben, so die Argumentation der Skeptiker, müsse es doch Berichte von Mitwissern, Augenzeugen oder Beteiligten geben. - Nun, es gibt diese Berichte tatsächlich! Bevor wir aber darauf eingehen, sollten wir einige allgemeine Informationen zum Thema Antarktis und deutsche Südpol-Expeditionen betrachten, die für das Gesamtverständnis bedeutsam sind.

* *BRISANT. Die Freie Monatszeitung,* Ausgabe 5/1978.

Im Gegensatz zum Nordpol ist die Antarktis kein mit Packeis bedecktes Meer, sondern vielmehr ein etwa 15 Millionen Quadratkilometer großes Festland – ein Kontinent, so groß wie die Erdteile Europa und Australien zusammengenommen. Der größte Teil dieser enormen Fläche liegt unter einer mächtigen Eiskappe begraben, doch ragen Berge von mehr als 5000 Metern Höhe mit ihren Felsgraten daraus empor.

Unter diesen Bergen finden sich noch heute tätige Vulkane. Sie sind Glieder jener eruptiven Kette, die sich durch den gesamten Pazifik bzw. an seinen Küsten entlang zieht; diese Vulkane verbinden die Vulkanketten von Neuseeland mit denen von Südamerika.

Bewohner der Antarktis sind vor allem die Pinguine, deren Lebensgewohnheiten bis in die 1950er Jahre nur oberflächlich bekannt waren. Die Küstengewässer sind vor allem von Robben, Walen, Vögeln, Walkrebsen, Insekten und Plankton belebt.

Im übrigen existiert sicherlich kein Kontinent, der so lebensfeindlich und weniger einladend wäre. Die weiten Schneewüsten um den Südpol sind völlig unwirtlich und für die menschliche Existenz kaum geeignet.

Die Geschichte der Erforschung der Antarktis begann im 18. Jahrhundert, als der englische Seefahrer Captain Cook den südlichen Polarkreis kreuzte und die ersten zuverlässigen Berichte über ein südliches Festland mit nach Europa brachte; der antarktische Kontinent selbst wurde jedoch erst in den Jahren 1820/21 entdeckt, und es verging fast ein weiteres Jahrhundert, bis der geographische Südpol erreicht wurde. Zwei Expeditionen gelangten innerhalb von vier Wochen dort-

hin, als erste der Norweger Roald Amundsen und vier seiner Mitstreiter, die am 14. Dezember 1911 den Südpol erreichten und auf seinem Eisplateau in 2700 Metern Höhe die norwegische Fahne hißten. Einen Monat später, am 18. Januar 1912, drang der Engländer Robert Scott, ebenfalls mit vier Begleitern, in Richtung Südpol vor, auf dem bereits Amundsens Zelt stand! Beim Rückmarsch kamen die Engländer ums Leben.

Bis zum Ersten Weltkrieg galt die eisgepanzerte Antarktis bestensfalls als Domäne abenteuerversessener Forscher: so des Engländers Bransfield und des Deutsch-Russen von Bellinghausen, der 1821 als Erster innerhalb des Südpolarkreises festes Land betrat. Im Jahre 1823 gelangte auf der Suche nach neuen Robbenfanggebieten der englische Kapitän James Weddell in die später nach ihm benannte Einbuchtung des Südpol-Landes, womit der von Captain Cook im Jahre 1774 erreichte südlichste Punkt von ihm um 350 Kilometer näher an den Pol gerückt wurde. Auf der Suche nach dem magnetischen Südpol erstieg 1839/40 der Franzose Dumont d'Urville im Bereich der später von ihm als Adelie-Land bezeichneten Küstengebiete die 500 Meter hohen Randhügel der Antarktis.

Eine bahnbrechende Arbeit des deutschen Gelehrten K. F. Gauß über den Magnetismus der Erde gab der Antarktisforschung nach 1839 neuen Auftrieb. Gauß hatte eine Methode zur Erstellung magnetischer Seekarten erarbeitet. Um möglichst genaue Daten und Unterlagen für diese zu erhalten, wies Alexander von Humboldt darauf hin, daß vor allem der Ort des magnetischen Südpols festgelegt werden müsse. Daraufhin entsandte

die englische Regierung eine Expedition unter dem Kommando von Kapitän James C. Ross, der bereits 1831 den magnetischen Nordpol entdeckt hatte und damit über entsprechende Erfahrungen verfügte. Ross war drei Jahre unterwegs, und als er am 2. Dezember 1843 heimkehrte, hatte er zwischenzeitlich die sogenannte Eisbarriere entdeckt, dazu das Süd-Viktorialand, die Ross-Inseln, das Ross-Meer und den – nach einem seiner Schiffe benannten – Vulkan Erebus.

Deutsche Bemühungen um den Südpol fußen auf zahlreichen Expeditionen, und man begann bereits Jahrzehnte vor der Ritscher-Unternehmung mit der Erforschung des eisigen Kontinents, was dokumentiert, daß das deutsche Interesse am Südpol aus den verschiedensten Gründen seit jeher sehr groß war. Hier eine kurze Chronologie der Expeditionen:

1873/74 entdeckte Eduard Dallmann in der Palmerland-Inselgruppe die Kaiser-Wilhelm-Inseln und die Bismarck-Straße.

1874 stieß der Forscher von Rebnitz bis zu den Heard- und Kerguelen-Inseln vor. 1874/76 wurden diese Studien durch von Schleinitz fortgesetzt.

1882/84 errichtete Schrader im 1. Internationalen Polarjahr eine Beobachtungsstation auf Südgeorgien.

1892/93 gelang es einer deutsch-norwegischen Expedition, die Foyn-Halbinsel zu entdeckten, und im Zeitraum 1893/94 identifizierte ein norwegisch-deutsches Unternehmen die Wasserstraße zwischen den Biscoe-Inseln und dem Grahamland.

1898/99 startete unter der Leitung des Zoologen Karl Chun die »Valdivia-Expedition«. Chun fand mit sei-

nen Begleitern die lange vergeblich gesuchte Bouvet-Insel und stieß bis zum Enderby-Land vor.

1901/03 entdeckte Erich von Drygalski mit seiner »Gauß-Expedition« das Kaiser-Wilhelm-Il-Land. Nach einem kurzen Aufenthalt auf den Crozet-Inseln errichtete von Drygalski auf den Kerguelen-Inseln ein Observatorium.

1911/12 stieß Wilhelm Filchner mit seinem Schiff *Deutschland* ins Weddel-Meer vor und entdeckte das Prinzregent-Luitpold-Land und das nach ihm benannte Schelfeis.

1925/27 besuchte Spiess die Bouvet-Insel und stellte ozeanographische Untersuchungen im Bereich der Süd-Shetland- und Südgeorgien-Inselgruppen an.

1928/29 wurde eine Expedition unter Kohl-Larsen absolviert, die vor allem geologisch und glaziologisch tätig war.

Wie man unschwer erkennen kann, gab es also eine lange Liste von deutschen Expeditionen in die Antarktis und damit eine gewisse Kontinuität, der dann — was in einem nachfolgenden Abschnitt ausführlicher zu behandeln sein wird — *1938/39* die Ritscher-Unternehmung folgte, die mit dem 8000 BRT Tonnen großen Flugzeugschiff *Schwabenland* der Deutschen Lufthansa zunächst bis zur Packeisgrenze des Südpols vordrang. Von dort aus flogen die beiden mitgeführten Dornier-Flugboote bis zu *700* Kilometer weit über das Inlandeis und fertigten Tausende von Luftaufnahmen an.

Nun aber zurück zu dem erwähnten Bericht eines Augenzeugen, der während des Zweiten Weltkrieges selbst in einem antarktischen deutschen Stützpunkt in

Neuschwabenland weilte. Es handelt sich dabei um einen ehemaligen Offizier der Gebirgsjäger, der folgendes wissen ließ:*

»Ich war von 1942 bis 1945 als Wachtmeister der Gebirgsjäger auf einem Stützpunkt mit der offiziellen Bezeichnung Basis 221 im Antarktisgebiet von Neuschwabenland. Dieser Stützpunkt wurde im Spätsommer 1939 eingerichtet und sollte als Landflugplatz für die Kontrolle des Südpazifik aus der Luft dienen. Während der ganzen dreieinhalb Jahre, die ich dort war, haben dort zwei zerlegte FW 200 Condor und mehrere Me 109 in Einzelteilen herumgelegen, die aber mangels bestimmter Motorteile für das antarktische Klima nie montiert wurden.

Die Basis 211, etwa drei Kilometer im Landesinneren, wurde den ganzen Krieg über zwei Mal im Jahr von U-Booten mit Nachschub und Personal zum Auswechseln versorgt. Halbkettenfahrzeuge sorgten für den Transport von der Küste zum Stützpunkt. Alles in allem waren bei Kriegsende etwa 300 Mann dort stationiert, darunter 70 Luftwaffenangehörige und der Rest Gebirgsjäger zur Sicherung der Anlage.

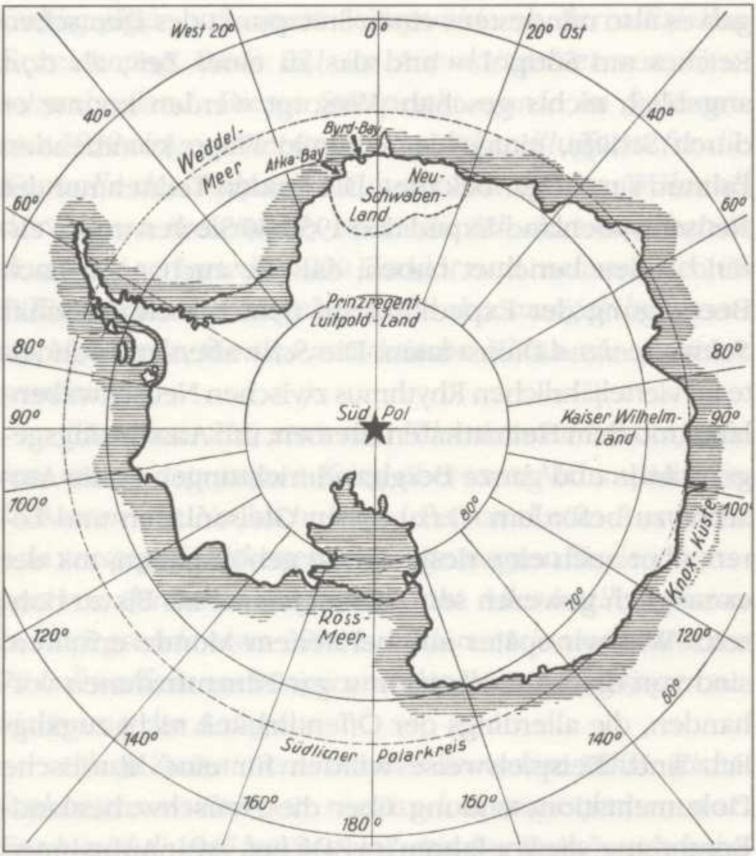
Nach Zusammenbruch des deutschen Militär-Richtfunknetzes wußte dort niemand, was geschehen war. Erst Mitte Juli 1945 tauchte ein britischer Zerstörerverband auf, der die Nachricht vom Kriegsende überbrachte. Diese

* Dieser Bericht wurde im November und Dezember *2000* in einigen Foren im Internet verbreitet (z. *B. http://f8.parsimony.net/forum10518/messages/11739.htm* vom *4.12.2000).* Leider sind viele im Internet veröffentlichte Darstellungen nur kurze Zeit verfügbar, und auch diese Foren sind mittlerweile geschlossen worden, so daß weitere Nachforschungen auf diesem Wege unmöglich sind.

Schiffe brachten die Mannschaft nach Australien, alles andere blieb dort zurück und dürfte wohl noch immer dort liegen. «

Dem eben vorgestellten Zeitzeugenbericht zufolge gab es also mindestens einen Stützpunkt des Deutschen Reiches am Südpol – und das zu einer Zeit, als dort angeblich nichts geschah. Versorgt werden konnte er durch Schiffe, einige der dafür in Frage kommenden Fahrten sind sogar bekannt: Die beiden Teilnehmer der Neuschwabenland-Expedition 1938/39 Siewert und Wehrend sollen berichtet haben, daß sie auch noch nach Beendigung der Expedition auf dem Forschungsschiff *Schwabenland* Dienst taten. Die *Schwabenland* pendelte im vierteljährlichen Rhythmus zwischen Neuschwabenland und dem Heimathafen Bremen, um Ausrüstungsgegenstände und ganze Bergbaueinrichtungen in die Antarktis zu befördern. Dazu sollen Gleisanlagen und Loren, aber auch eine riesige Fräse gehört haben, mit der es möglich gewesen sei, Tunnelsysteme ins Eis zu bohren.* Wie wir später aus berufenem Munde erfuhren, sind von diesen Ereignissen sogar Filmaufnahmen vorhanden, die allerdings der Öffentlichkeit nicht zugänglich sind. Beispielsweise wurden für eine historische Dokumentationssendung über die Neuschwabenland-Erkundung, die vor Jahren im ZDF lief, zwar Aufnahmen der Expedition gezeigt, nicht aber die Filmausschnitte mit den Tunnelbaumaschinen. Diese seien, so berichtete ein Mitarbeiter aus dem Umfeld der Sendung hinter vorgehaltener Hand, unter Aufsicht von einigen weni-

* Aussage eines Kapitäns a. D. auf einem Vortrag der HUGIN-Gesellschaft im Oktober 1987, zitiert in Bergmann, 1988.



Karte der Antarktis mit der Lage von Neuschwabenland

gen ausgesuchten Personen vorher herausgeschnitten worden!

Im April/Mai 1939 ankerte eine deutsche Walfangflotte mit sechs Schiffen* bis 20 000 BRT vor Neuschwabenland. Es existieren Briefe mit entsprechenden Sternpeln, die das belegen. Vielleicht hatte eines dieser Schiffe Ausrüstung für militärische Stützpunkte an Bord.

Der Hilfskreuzer *Pinguin* brachte 1941 vor Neuschwabenland 14 Schiffe der norwegischen Walfangflotte auf und schickte sie mit einer Prisenbesatzung versehen nach Frankreich. Der Hilfskreuzer *Thor* kreuzte bei seiner zweiten Fahrt im Sommer 1942 fast drei Monate vor Neuschwabenland. Darüber hinaus gab es geheime U-Boot-Unternehmungen in diesem antarktischen Gebiet, wie der Einsatz des U-2603 unter Korvettenkapitän Horst Ristoff im Jahre 1943/44 beweist. Der Zweck dieses Einsatzes unterliegt bis heute der Geheimhaltung.**

Verwunderlich ist diese Geheimhaltung indes nicht, wenn man davon ausgeht, daß Neuschwabenland — und wir glauben, daß das bisher Bekannte nur die sichtbare Spitze zahlreicher anderer deutscher Aktivitäten in Antarktika gewesen ist — eine besondere Rolle in den Strategieplanungen des Deutschen Reiches spielte. In diesem Zusammenhang sei beispielsweise an jene Gerüchte erinnert, denen zufolge aus dem untergehenden Dritten Reich noch Ende April/Mai Anfang 1945 Schiffs- und Flugzeugtransporte in Richtung Süden abgingen, um wichtige Güter und Personen in Sicherheit zu bringen bzw. vor dem alliierten Zugriff zu schützen.

* Darunter zum Beispiel die *Südmeer.*

** Abbadon, 2001.

Mittlerweile stellt sich die Situation so dar, daß ein Rechercheur, der an ähnlichen Problemen wie wir arbeitet, einen Piloten ausfindig machen konnte, dessen Flugtagebuch Eintragungen enthält, die beweisen, daß bis zuletzt Mannschaften, Maschinen und wichtige Materialien aus dem Reich ausgeflogen wurden, um sie beispielsweise im Antarktisgebiet zu deponieren. Diese Maßnahmen, so glauben wir aufgrund des Erkennens gewisser Zusammenhänge sagen zu können, hingen mit einer von SS-Obergruppenführer Kammler, SS-Obergruppenführer Wolff und dem Leiter der Parteikanzlei Bormann geplanten Operation mit dem Namen »Avalon« zusammen. Diese Operation betraf nicht nur die Errichtung eines sogenannten Vierten Reiches, sondern auch Maßnahmen für den Fall, daß diese Aktion scheitern bzw. das Dritte Reich vollkommen untergehen und zerschlagen werden würde. Innerhalb dieser geheimen Unternehmung ging es um die wissenschaftlich-technologische wie auch finanziell-wirtschaftliche Sicherstellung zukünftiger NS-Aktivitäten. So wurden beträchtliche Geldbeträge auf Schweizer Konten transferiert, Kunstgüter in unterirdische Depots verlagert und wissenschaftliche Erkenntnisse sowie neueste (Waffen-)Technologien gesichert. Darüber hinaus wurden über Stroh- und Mittelsmänner Scheinfirmen im Ausland gegründet, und man kann sogar davon ausgehen, daß besonders sensible Dinge an Punkten der Erde untergebracht wurden, wo sie niemand suchen würde.

Genaugenommen haben wir es bei der »Operation Avalon« also mit einer Notfallplanung verantwortlicher Kreise im Dritten Reich zu tun, die unter allen Umstän-

den verhindern wollten, daß alles Wissen, Wertgut und die Technologie in die Fänge der alliierten Beutekommandos geriet.

Diese Operation wurden zwar — nach allem, was wir wissen — erst in den letzten zwei Kriegsjahren realisiert, aber unabhängig davon deutet manches darauf hin, daß sogenannte Fluchtburgen bereits vor dem Beginn des Zweiten Weltkrieges überall in der Welt verfügbar waren. So spricht immer mehr dafür, daß von deutschen Spezialisten 1936/37 in Argentinien ein großes Bunkersystem errichtet wurde, das in den 1990er Jahren durch Einheiten der argentinischen Armee teilweise erkundet und danach gesprengt wurde. Sein Verwendungszweck ist angeblich unbekannt, in der ansässigen Bevölkerung wird es aber seit Jahrzehnten als »Führerhauptquartier« bezeichnet!

Angesichts derartiger Hinweise, die in vielen Fällen allerdings noch zu überprüfen sein werden, sollte es nicht verwundern, wenn es auch in der Antarktis Stützpunkte gegeben haben könnte, die noch nach der Kapitulation *1945* tätig waren. In dieser Hinsicht passende seltsame Meldungen und Ereignisse gibt es jedenfalls mehr als genug: Die französische Presseagentur Agence France Press (AFP) meldete z. B. am 25. September 1945 deutsche U-Boot-Aktivitäten im Südatlantik und im antarktischen Meer. Und es existiert eine Information, daß in diesen Gewässern der isländische Walfänger *Juliana* im Sommer 1946 von einem deutschen U-Boot aufgebracht wurde! Das U-Boot habe sämtliche Vorräte des Walfängers übernommen. — Sollte mit diesen Vorräten ein noch aktiver deutscher Stützpunkt in Neuschwaben-

land versorgt werden? Was trieben deutsche U-Boote im Sommer 1946 noch zwischen Südamerika und dem Südpol? Wo waren ihre Basen?

Genauer konnte folgender Fall untersucht werden:* Im April 1998 erschien in der *Süddeutschen Zeitung* eine Meldung, derzufolge zwei Argentinier namens Antonio Rivera und Mirta Vicente planten, ein angeblich auf Grund liegendes deutsches U-Boot aus dem Zweiten Weltkrieg wieder flottzumachen. Dieses U-Boot liege, so hieß es in dem Bericht, in der zur Provinz von Rio Negro gehörenden Bucht von San Mattias. Bei außergewöhnlichen Ebben in den Jahren 1959, 1962 und 1965 sei der Rumpf zu sehen gewesen. Angeblich hatten sich deutsche Offiziere nach dem Zweiten Weltkrieg mit dem U-Boot nach Argentinien abgesetzt. Seit 1945 tauchen verstreut immer wieder Meldungen über dieses Wrack auf. Die »Sharkhunters«** aus den USA, eine Organisation, die sich der Erforschung deutscher U-Boot-Wracks widmet, stellte entsprechende Recherchen an und ermittelte Personen, die bestätigen konnten, daß ein großes U-Boot unbekannter Nationalität im fraglichen See-Küstengebiet nach der Kapitulation 1945 tatsächlich gesehen wurde. Weiterhin wurde berichtet, daß die argentinische Marine die Angelegenheit ebenfalls untersuche und die Ergebnisse bereits als geheim klassifiziert habe. Aus brasilianischen Marineunterlagen ist ersichtlich, daß im Juni 1945 ein U-Boot vom deutschen Typ IX mit Kurs Süd südlich der St.-Pauls-Insel von vier brasilianischen Kriegsschiffen gesichtet worden war. Eine zweite Beob-

* Spencer-Starziczny, 2000.

** »Sharkhunters«, P. 0. Box 1539 – WS, Hernando, Florida 34442, USA.

achtung des U-Bootes erfolgte im gleichen Zeitraum durch ein US-Transportflugzeug.

Aufgrund der Beschreibungen stellte die brasilianische Marine fest, daß es sich bei dem U-Boot weder um U-530 noch um U-977 handelte. Diese beiden deutschen U-Boote hatten sich bekanntlich erst im Frühsommer 1945 in Argentinien ergeben. Nachdem sich die Besatzung von U-530 im Juni 1945 gestellt hatte, überwachte die argentinische Marine die Küsten. Dabei wurde 600 Kilometer südlich des Mar del Plata im Zeitraum vom 24. bis 26. Juli *1945* erneut ein U-Boot vom deutschen Typ IX durch die Besatzung eines Marineflugzeuges gesichtet.

Diese Schilderungen deutschen U-Boot-Verkehrs dokumentieren eindringlich, daß bestimmte Aktivitäten registriert werden konnten, die — angenommen, die Geschichtsschreibung würde stimmen — es eigentlich nie hätte geben dürfen. Vieles deutet darauf hin, daß es eine deutsche Absetzbewegung nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges gab, die den uns interessierenden südlichen Kontinent und die ihn umspülenden Gewässer betraf. Genaugenommen *müssen* solche wie die o. g. Beobachtungen sogar zwingend vorgekommen sein, wenn man von der Richtigkeit der aufgestellten Hypothese einer deutschen Absetzbewegung in südliche Gefilde ausgehen will. Zudem hatte das Deutsche Reich vor und während des Zweiten Weltkrieges genügend Zeit, Tatsachen zu schaffen. Bereits in den Jahren 1938/39 hatte eine deutsche Expedition einen Teil der Antarktis für das Deutsche Reich in Besitz genommen — Neuschwabenland.

3.1 Erforschung und Inbesitznahme von Neuschwabenland

Neben den USA, Großbritannien, Australien und Frankreich hat auch das Deutsche Reich seit der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert mit Expeditionen an der Erkundung der Antarktis teilgehabt. Die letzte bedeutende deutsche Expedition vor dem Zweiten Weltkrieg war die Ritscher-Expedition, die 1938/39 mit großem Aufwand Neuschwabenland erkundete, kartographisch erfaßte und riesige Gebiete per Luftaufnahme dokumentierte.* Überall im Gebiet von Neuschwabenland wurden Reichsfahnen aus Metall abgeworfen. Durch diesen Akt wurde Neuschwabenland zur deutschen Besitzung erklärt.** Nach damals wie heute geltendem Völkerrecht ist dies ein legaler und gültiger Vorgang.*** Folgende Personen haben an dieser Inbesitznahme teilgenommen:

Expeditionsleiter:	Kapitän Alfred Ritscher
Kapitän des Schiffes:	Alfred Kottas
Eislotse:	Kapitän Otto Kraul
Schiffsarzt:	Dr. Josef Bludau
Flugkapitäne:	Rudolf Mayr, Führer der Dornier-Wales *Passat*
	Richard H. Schirmacher, Führer der Dornier-Wales *Boreas*
Flugzeugmechaniker:	Franz Preuschoff, Kurt Lösener
Flugfunker:	Herbert Ruhnke, Erich Gruber

* Ritscher: *Die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39, 1942.*

** Herrmann: *Die Deutsche Antarktische Expedition, 1940.*

*** Baare-Schmidt: *Die territorialen Rechtsverhältnisse in der Antarktis, 1940.*

Luftbildner:	Max Bundermann
Meteorologen:	Dr. Herbert Regula, Studienassessor Heinz Lange, Walter Krueger, Wilhelm Gockel
Biologe:	Studienref. Erich Barkley
Geophysiker:	cand. geophys. Leo Gburek
Geograph:	Dr. Ernst Herrmann
Ozeanograph:	cand. phil. Karl-Heinz Paulsen
1. Offizier:	Herbert Amelang
II. Offizier:	Karl-Heinz Roebke
III. Offizier:	Hans Werner Viereck
IV. Offizier:	Vincenz Grisar
Schiffsfunkleiter:	Erich Harmsen
Schiffsfunkoffizieer:	Kurt Bojahr, Ludwig Muellmerstadt
Leitender Ingenieur:	Karl Uhlig
Ingenieure:	Robert Schulz, Henry Maas, Edgar Gäng, Hans Nielsen
Ing. Assistenten:	Johann Frey, Georg Jelschen, Heinz Siewert
Elektriker:	Elektro-Ing. Herbert Bruns, Karl-Heinz Bode
Werkmeister:	Herbert Bolle
Katapultführer:	Wilhelm Hartmann
Lagerhalter:	Alfred Ruecker
Flugmechaniker:	Franz Weiland,
Flugmechaniker:	Axel Mylius, Wilhelm Lender
Bootsmann:	Willy Stein
Zimmerleute:	Richard Wehrend, Alfons Schaefer
Seeleute:	Heinz Hoek, Juergen Ulpts, Albert Weber, Adolf Kunze, Karl Hedden, Eugen Klenk, Jedamezyk, Emil Brandt,

Kurt Ohnemueller, Alfred Peters,
Alex Burtscheid

Die Antarktis war 1938 erst zu geringen Teilen unter anderen Staaten aufgeteilt, es lebten dort keine Menschen, und durch die Erforschung und die Abwürfe der Fahnen hatte das Deutsche Reich dort Handlungsfähigkeit bewiesen. Hierdurch wurde eine völkerrechtlich wirksame Inbesitznahme begründet. Heute wird diese Inbesitznahme erstaunlicherweise von den offiziellen Stellen in der Bundesrepublik Deutschland verleugnet. In einer Stellungnahme des Auswärtigen Amtes auf eine entsprechende Anfrage unsererseits wurde im Jahre 1993 mitgeteilt:

»*Das frühere Deutsche Reich hat Gebietsansprüche in der Antarktis nicht erhoben, und zwar auch nicht in bezug auf das von der deutschen Antarktisexpedition 1938/39 entdeckte Gebiet Neu-Schwabenland. Einer norwegischen Erklärung vom 14. Januar, mit der ein größeres Gebiet in der Antarktis unter Einbeziehung von Neu-Schwabenland in Anspruch genommen wurde, hat die Reichsregierung am 23. Januar 1939 widersprochen und sich bezüglich des Gebietes die volle Handlungsfreiheit vorbehalten, die sich aus den Grundsätzen des Völkerrechts ergibt .*

Konkrete Ansprüche auf das fragliche Gebiet hat das Deutsche Reich allerdings weder damals noch später erhoben. Die Bundesregierung hat lediglich im Jahre 1952 das auf die Tatsache der Entdeckung gestützte Recht zur geographischen Namengebung für Neu-Schwabenland ausgeübt.“

Diese Darstellung ist unvollständig und unrichtig. Das Deutsche Reich wollte 1939 nach der Vorbereitung durch die Antarktis-Expedition Neuschwabenland im Einklang mit dem Völkerrecht in Besitz nehmen. Das wird heute immer wieder vergessen. Der dieser Besitznahme zuvorgekommenen norwegischen Erklärung hat das Reich gemäß dem »Dienstweg« des Völkerrechts widersprochen und somit den Weg für eine völkerrechtlich verbindliche, aber langwierige Entscheidung betreten. Diese Entscheidung kam durch den Krieg nicht mehr zustande.

Auf dem Gebiet von Neuschwabenland haben seit den 1940er Jahren fremde Staaten ebenfalls Operationen durchgeführt. Eine britisch-norwegisch-schwedische Expedition z. B. drang in den Jahren 1 49 bis 1952 in das Gebiet ein mit dem Ziel meteorologischer und geographischer Messungen* , ebenso eine norwegische Expedition im Zeitraum von 1956 bis -1960. Japan, Indien, die UdSSR und DDR errichteten an der Küste Forschungsexpeditionen. Die BRD betreibt zwei Stationen in Neuschwabenland. Es ist die Von-Neumayer-Station (70 Grad 39' S, 8 Grad 15' W); die heutige Von-Neumayer-Station ist seit 1992 in Betrieb und der Nachfolger eines 1981 bis 1992 bestehenden Observatoriums. Sie ist mit neun Wissenschaftlern ganzjährig besetzt. Außerdem gibt es die Georg-Forster-Station (70 Grad 46' S, 11 Grad 41' E). Sie wurde bereits im Jahre 1976 von der damaligen DDR gegründet und liegt in der Schirmacher-Oase. Sie wird nur als Sommer-Basis genutzt. Die bundesdeutschen

* Blüthgen: *Die Erschließung der Polargebiete, 1950.*

Polaraktivitäten werden vom Alfred-Wegener-Institut in Bremerhaven geleitet.

3.2 Neuschwabenland und die territorialen Rechtsverhältnisse

»Wir nehmen eine Abwurffahne und stecken sie ein paar hundert Meter landeinwärts in das Eis. Das ist das äußere Zeichen, daß wir Deutschen dieses Niemandsland betreten haben und für Deutschland beanspruchen. Die erste deutsche Kolonie!«

Dieser Abschnitt aus dem Buch von Ernst Herrmann über die deutsche Antarktis-Expedition nach Neuschwabenland* zeigt, daß während der Expedition durch das Setzen von Fahnen Neuschwabenland für Deutschland in Besitz genommen worden ist. Der Geograph Dr. Ernst Herrmann war Teilnehmer der Expedition. Er schreibt, das Gebiet sei- für Deutschland beansprucht worden. Und das ist glaubhaft.

Noch während die deutsche Expedition ihre Aufgaben in Neuschwabenland erfüllte, hatte Norwegen das Königin-Maud-Land, also denjenigen Teil der Antarktis, in dem auch Neuschwabenland liegt, durch eine königliche Resolution am 14. Januar 1939 für sich beansprucht. Seit dem 14. Januar 1939 ist derjenige Sektor des Südpols, in dem auch Neuschwabenland liegt, von Norwegen unter dem Namen Dronning-Maud-Land (deutsch: Königin-Maud-Land) beansprucht. Auf einer Internetseite über eine norwegische Bergsteigerexpedition ins Köni-

* Herrmann: *Deutsche Forschung im Südpolarmeer, 1941.*

gin-Maud-Land 1994 war auch der Wortlaut der Deklaration des norwegischen Königs Haakon VII. zu der Besitzergreifung angeführt:*

»Derjenige Teil der antarktischen Küste, der sich von der Grenze der (britischen, Anm. d. Verf.) *Falkland-Besitzungen im Westen bis zu der Grenze der Australian Antarctic Dependency im Osten hinzieht, und das Land und der zugehörige Ozean sind von diesem Tag an ein Teil des norwegischen Königreiches. “*

Das Reichsaußenministerium unterrichtete durch die folgende Note, datierend vom 23. Januar 1939, den norwegischen Gesandten in Berlin davon, daß die deutsche Regierung diese Besitzergreifung nicht anerkenne:

»Auf die Mitteilung (der Besitzergreifung, Anm. d. Verf.) *darf ich Ihnen erwidern, daß der deutschen Regierung keine Tatsachen bekannt geworden sind, die als Grundlage für die Übernahme der Gebietshoheit durch Norwegen über das erwähnte Gebiet dienen könnten. Auch in Ihrem Schreiben vom 14. ds. Mts. sind der deutschen Regierung solche Tatsachen nicht mitgeteilt worden. Die deutsche Regierung muß sich daher bezüglich dieses Gebietes die volle Handlungsfreiheit vorbehalten, die sich aus den Grundsätzen des Völkerrechtes ergibt.«***

Völkerrechtlich stand die norwegische Beanspruchung auf wackeligen Füßen. Nachstehende, einer Abhandlung der Völkerrechtler Schmitz und Friede aus dem Jahr 1939 über die Souveränitätsrechte in der Antarktis entnommenen Argumente, sprechen gegen die

* www.stud.unit.no/Fsventy/arctic/Maud.html

** Zitiert in: Schmitz & Friede: *Souveränitätsrechte in der Antarktis, 1939.*

Völkerrechtsgültigkeit der norwegischen Inbesitznahme, die nur den Sinn gehabt haben dürfte, der deutschen Inbesitznahme zuvorzukommen. Dazu kam die norwegische Erklärung allerdings zum denkbar ungünstigsten Zeitpunkt: Das scheinbar herrenlose Königin-Maud-Land wurde teilweise just im gleichen Zeitraum von einer deutschen Expedition vermessen, mit Hoheitszeichen versehen und teilweise für Deutschland in Besitz genommen. Denn obwohl sich Neuschwabenland innerhalb des von Norwegen beanspruchten Gebiets befindet, ist die deutsche Expedition weder tatsächlich von norwegischer Seite gestört worden, noch hat die norwegische Regierung dagegen irgendwelche diplomatischen Schritte eingeleitet. Der Grund dafür ist in der Rechtsunsicherheit zu suchen, auf der die norwegischen Ansprüche beruhen. Einerseits hat Norwegen bei den Besitzergreifungen der antarktischen Bouvet-Insel 1928 und der Peter-I.-Insel 1931 diese durch eine Expedition durchführen lassen, war also zum Zeitpunkt der Inbesitznahme tatsächlich auf dem beanspruchten Gebiet anwesend. Dies war bei der Beanspruchung des Königin-Maud-Landes nicht der Fall. Andererseits hat Norwegen bei der Begrenzung des Gebietes die Sektorentheorie angewendet. Diese besagt, daß zusammen mit der Beanspruchung eines Küstengebiets gleichzeitig das gesamte Hinterland bis zum Südpol ähnlich einem Tortenstück einen Sektor bildet. Bislang hatte Norwegen die Sektorentheorie abgelehnt.

Norwegen führte als Grundlage für seine Rechte auf das Königin-Maud-Land dessen Entdeckung und Erforschung an. Entdeckung und Erforschung eines Ge-

bietes sichern dem Entdeckerstaat aber nicht für immer und ewig, sondern nur für einen kurzen Zeitraum die Erwerbsrechte zu. Der entdeckende Staat kann demnach jeden Versuch eines anderen Staates, dieses Land zu vereinnahmen, abwehren. Tut er das nicht, verfällt der Gebietsanspruch des Entdeckerstaates. Da Norwegen sich nicht gegen das Ausbringen deutscher Hoheitszeichen auf dem von ihm beanspruchten Gebiet gewehrt hat, hat es die aus Entdeckungen und Erforschungen abgeleiteten Rechte zumindestens für Neuschwabenland verwirkt. Demnach hatte die norwegische Erklärung über die Inbesitznahme des Königin-Maud-Landes keine Auswirkungen auf völkerrechtliche Ansprüche des Deutschen Reiches auf Neuschwabenland. Diese Sichtweise wurde im übrigen auch in verschiedenen Artikeln ausländischer Fachzeitschriften geteilt.* Die gleichzeitige norwegische Inbesitznahme wurde sogar vereinzelt als kriegerischer Akt aufgefaßt,** womit der Beginn des Zweiten Weltkrieges, würde man sich dieser Interpretation anschließen wollen, in Neuschwabenland zu suchen wäre!

Daß diese Ansprüche deutscherseits auch tatsächlich erhoben worden sind, zeigt abschließend ein Auszug aus einer völkerrechtlichen Dissertation, die aus dem Jahre 1940 stammt. Er belegt, daß Neuschwabenland durch die Expedition von 1938/39 auch aus völkerrechtlicher Sicht für das Deutsche Reich in Besitz genommen wurde:

* *The* Schwabenland *in the Antarctic, 1940.*

** *Antarctica: A war for frozen colonies looms in the world's vastest wasteland, 1939.*

»Durch die zwei Flugboote des Expeditionsschiffes wurden in dieser Zeit (der Expedition, Anm. d. Verf.) *durch Reihenmeßbildgeräte 11 000 Luftbildaufnahmen gemacht, die ein Gebiet von 350 000 Quadratkilometern zeigen, wobei das bisher von keinem Lebewesen erblickte Gebiet etwa 600 000 Quadratkilometer groß ist. Auf diesen Flügen wurden alle 20 bis 30 Kilometer planmäßig Metallpfeile mit eingepreßtem Hakenkreuz und an den Wendepunkten des Flugweges die Reichsflagge abgeworfen, zum Sinnbild der Besitzergreifung des überflogenen Geländes.* «*

Da im Dritten Reich in für den offiziellen Gebrauch bestimmten Darstellungen in der Regel keine eigenen Meinungen vertreten wurden, dürfte die in der Dissertation wiedergegebene Auffassung haargenau die offizielle Version der Dinge gewesen sein. Diese offizielle Version kann man in einem Artikel von Ministerialdirektor Heinrich Wohltat nachlesen, der 1939 in *Der Vierjahresplan, Zeitschrift für nationalsozialistische Wirtschaftspolitik,* erschienen ist:

*»Eine weitere Bedeutung der Deutschen Antarktischen Expedition liegt darin, daß sie die Voraussetzungen für eine Beteiligung Deutschlands bei künftigen internationalen Auseinandersetzungen über Hoheitsfragen in der Antarktis geschaffen hat. Dieser deutsche Anspruch wird auch durch die norwegische Erklärung des Teils des atlantischen Sektors, in dem die deutsche Expedition gearbeitet hat, als norwegisches Gebiet nicht berührt.«***

* Baare-Schmidt: *Die territorialen Rechtsverhältnisse in derAntarktis, 1940.*

** Wohltat, *1939.*

Im Ausland wurde und wird die damalige deutsche Inbesitznahme als solche angesehen und akzeptiert. Zwar ist das heute ohne Bedeutung, da nach Internationalem Recht in der Antarktis keine Gebietsansprüche geltend gemacht werden können. Es wirft aber ein bezeichnendes Licht auf die Aufrichtigkeit der deutschen Politik, wenn den Bürgern im eigenen Land etwas verheimlicht wird, was in zahlreichen ausländischen Publikationen als akzeptierte Tatsache nachzulesen ist.*

3.3 Der erste Krieg um Neuschwabenland: »Operation Highjump«**

So, wie die deutsche Inbesitznahme vergessen wurde, ist auch der Krieg um Neuschwabenland aus dem Gedächtnis der moderneren Geschichte verschwunden: Vom Dezember 1946 bis März 1947 führte die US Navy eine großangelegte militärische Operation am Südpol durch. Untypisch für alle vorherigen und nachfolgenden Südpol-Expeditionen waren die Teilnahme einiger tausend Soldaten und die Unterstützung durch Kriegsschiffe. Rear Admiral Byrd, der in diesem Zusammenhang immer wieder genannt wird, war *nicht* der Leiter dieser Operation, wie es häufig heißt. Er war zwar der höchste diensthabende Offizier***, hatte aber nicht das Ober-

* Zum Beispiel: *Schweizer Lexikon in sieben Bänden,* Erster Band. Zürich *1945;* Auburn: *Antarctic Law and Politics,* Canberra 1982; *The New Encyclopedia Britannica, Vol.* 13. 15th edition, 1975 und ebenso in der Ausgabe von 1985.

** Siehe hauptsächlich; Sullivan: *A quest for a continent,* 1957.

*** Officer in Charge.

kommando über die Expedition. Dieses hatte Rear Admiral Richard H. Cruzen inne. Byrd nahm an der Operation teil, weil er nicht nur ein international bekannter Polarforscher war, sondern weil er auch über Kenntnisse verfügte, die außer ihm kein Amerikaner hatte: Bryd war nämlich im November 1938, also kurz vor Beginn der deutschen Neuschwabenland-Expedition, Gast der Deutschen Gesellschaft für Polarforschung. * Diese Organisation war für die Ausrüstung des Expeditionsschiffes *Neuschwabenland* verantwortlich. Bryd zeigte im Urania-Filmpalast vor handverlesenem Publikum einen Film über seine Antarktis-Expeditionen. Es ist sicher kein Zufall, daß Byrd dann zehn Jahre später den Militärschlag gegen Neuschwabenland begleitete!

Offizieller wissenschaftlicher Zweck der »Operation Highjump« war die vom US-Wissenschaftler Dr. Paul A. Siple vermutete tiefgreifende Veränderung der Schelfeisküste in der Bay of Whales (Ross Sea). Die Ross Sea war daher auch einer der Schwerpunkte der Expedition und Ziel der Hauptgruppe. Nachdenklich stimmt allerdings die Verteilung der Operationsgebiete der restlichen Expedition. In *Book of the Year 1947* der *Encyclopedia Britannica* ist auf der Seite 294 eine Karte über die »Operation Highjump« abgedruckt. Dieser Karte zufolge waren neben der Ross Sea folgende Küstengebiete am Südpol Ziel der »Operation Highjump«: Alexander Island, Thurstone Island, George-V.-Coast, fast die gesamte Ostküste der Antarktis (Wilkesland, Queen-Mary-Coast, American Highland, McRoberts-Land und

* *The Omega Files.*

Enderby-Land) sowie die Prinzessin-Ragnhild-Küste. Die einzigen Gebiete, die aktivitätsmäßig von der »Operation Highjump« unberührt blieben, waren das Weddelmeer und das Königin-Maud-Land. Diese Gebiete ohne Aktivität sind das nordwestliche Viertel der Antarktis, in dem Neuschwabenland liegt!

Läßt man einmal die Äußerungen Byrds nach dem vorzeitigen Abbruch der Expedition über eine Bedrohung aus dem Inneren des Südpols beiseite (die vielleicht ganz anders gemeint war, als man bisher dachte), mutet die gesamte Expedition eher wie eine Einkreisung der Antarktis denn als eine Beobachtung von Schelfeisverschiebungen an. Wäre es tatsächlich um eine Erfassung der Küste gegangen, stellt sich die Frage, warum dann ein Viertel dieser Küsten unbeobachtet bleibt. Hat das alles etwas mit Neuschwabenland zu tun?

Ein weiteres Ziel der »Operation Highjump« war die Material- und Mannschaftserprobung unter polaren Verhältnissen.* In den USA wurden bereits seit den 1930er Jahren gezielt Ausrüstung und Gerät für den polaren Einsatz entwickelt. Eines der Ergebnisse dieser Entwicklungen war der kolossale »Snow Cruiser«.** Dieser wurde ab 1934 von dem Physiker und Teilnehmer an Byrds zweiter Südpol-Expedition 1934, Thomas C. Poulter, in Chicago gebaut und erprobt. Seit 1940 war der »Snow Cruiser« im antarktischen Einsatz. Seine ersten Einsätze erlebte er bei der Expedition zum Ross-Shelf-Eis im Januar 1940. Bryd und Poulter beobachteten persönlich

* Blüthgen: *Die Erschließung der Polargebiete, 1950.*

** Muller, *1993.*



Links oben: Aufmarschgebiet der »Operation Highjump«

Mitte links: Basiscamp

Mitte rechts: Nachschublieferung







Der »Snow Cruiser«, der bei der »Operation Highjump« Verwendung fand, wurde bereits Ende der 1930er Jahre der amerikanischen Öffentlichkeit vorgestellt.

die Nutzbarkeit des Schneekreuzers. Diese erwies sich aber als nur begrenzt, so daß der Prototyp des »Snow Cruisers« am Ross-Shelf-Eis zurückblieb. Der Schneekreuzer geriet damit schon bald in Vergessenheit. Erst 1958 wurde er von einer Expedition im Rahmen des Geophysikalischen Jahres wieder gesehen. Seither ist er verschwunden, die damalige UdSSR hat den »Snow Cruiser« wahrscheinlich von seiner Einsamkeit im ewigen Eis erlöst und mitgenommen. Die Geschichte mit dem Schneekreuzer ist aber nur Beiwerk, denn tatsächlich wurden Material und Mannschaften der Marine erprobt. Im offiziellen Bericht der US-Regierung über die »Operation Highjump«* wurde eine Liste der teilnehmenden Kriegsschiffe veröffentlicht:

Flugzeugträger
USS Philippine Sea

Wasserflugzeugmutterschiffe
USS Currituck
USS Pine Island

Hubschrauberträger
USS North win d

Zerstörer
USS Brownson
USS Henderson

U-Boot
USS Sennet

* http://southpole.com

Unterstützende Einheiten

USS Cacapon
USS Canisteo
USS Merrick
USS Mt. Olympus
USS Yancey

Äußerst bemerkenswert ist, daß der Flugzeugträger *Philippine* Sea neben konventionellen Flugzeugen auch die US-eigene Flugscheibe Vought XF5U-1 mitführte.* Weiteren Quellen** zufolge sollen auch britische, norwegische, kanadische und sogar russische Marineeinheiten an der »Operation Highjump« beteiligt gewesen sein, was äußerst dubios erscheint, wenn es sich vordergründig um eine US-amerikanische Expedition zur Erprobung von Material und Mannschaften der US Navy handeln sollte! Man könnte in diesem Zusammenhang auf den Gedanken kommen, daß die »Operation Highjump« zum einen eher der endgültigen Vernichtung eines Feindes dienen sollte und zum anderen die Aufgabe hatte, innerhalb einer Militäraktion bestimmte Bereiche der Antarktis zu besetzen!

Und so war es denn auch: Hauptziel der »Operation Highjump« war — und das steht im Gegensatz zu allen anderen vorgeschobenen Behauptungen, die bisher ins Feld geführt wurden — die *Inbesitznahme der Antarktis für die USA und die Errichtung von entsprechenden Basen! So* und nicht anders steht es wörtlich in den *Instructions for »Operation Highjump«,* herausgegeben

* www.navsource.org/Archives/CV/cv47.htm1

** Eaglenet— Citizen against the New World Order, Brantonfiles # 17.

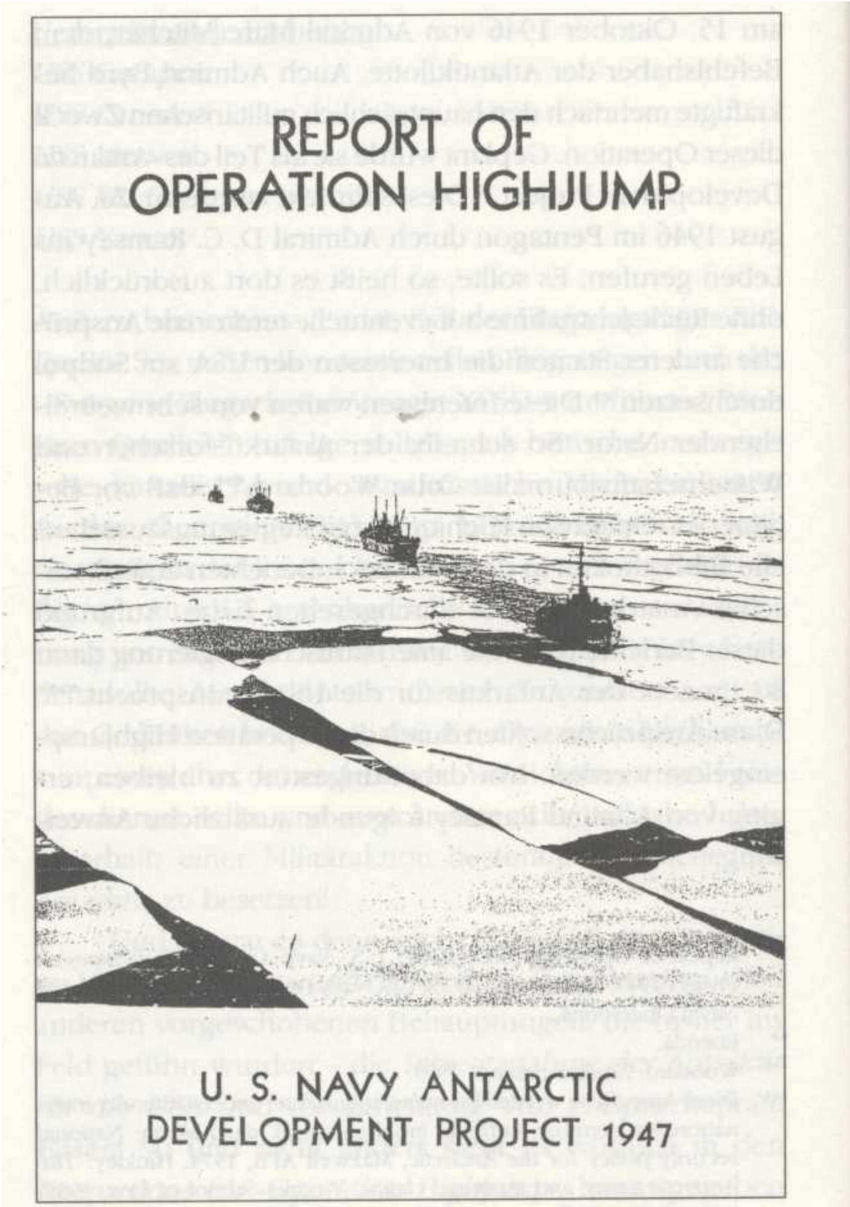
am 15. Oktober 1946 von Admiral Marc Mitcher, dem Befehlshaber der Atlantikflotte. Auch Admiral Byrd bekräftigte mehrfach den hauptsächlich militärischen Zweck dieser Operation. Geplant wurde sie als Teil des »Antarctic Development Project.«* Dieses Projekt wurde am 26. August 1946 im Pentagon durch Admiral D. C. Ramsey ins Leben gerufen. Es sollte, so heißt es dort ausdrücklich, ohne Rücksichtnahme auf eventuelle territoriale Ansprüche anderer Staaten die Interessen der USA am Südpol durchsetzen.** Diese Interessen waren von sehr weitreichender Natur. So schreibt der Antarktisforscher und Wissenschaftsjournalist Colin Woodard,*** daß vor Beginn der »Operation Highjump« ein Regierungsausschuß alle Bibliotheken in den USA nach Berichten amerikanischer Antarktisforscher durchgesehen habe. Aufgrund dieser Berichte habe die amerikanische Regierung dann 80 Prozent der Antarktis für die USA beansprucht.**** Diese Ansprüche sollten durch die »Operation Highjump« eingelöst werden. Um dabei ungestört zu bleiben, erging von Admiral Ramsey folgende zusätzliche Anweisung:

* *Report of Operation HIGHJUMP; U.S. Navy Antarctic Development Project 1947,* Washington, D.C., U.S. Navy Dept., Office of the Chief of Naval Operations.

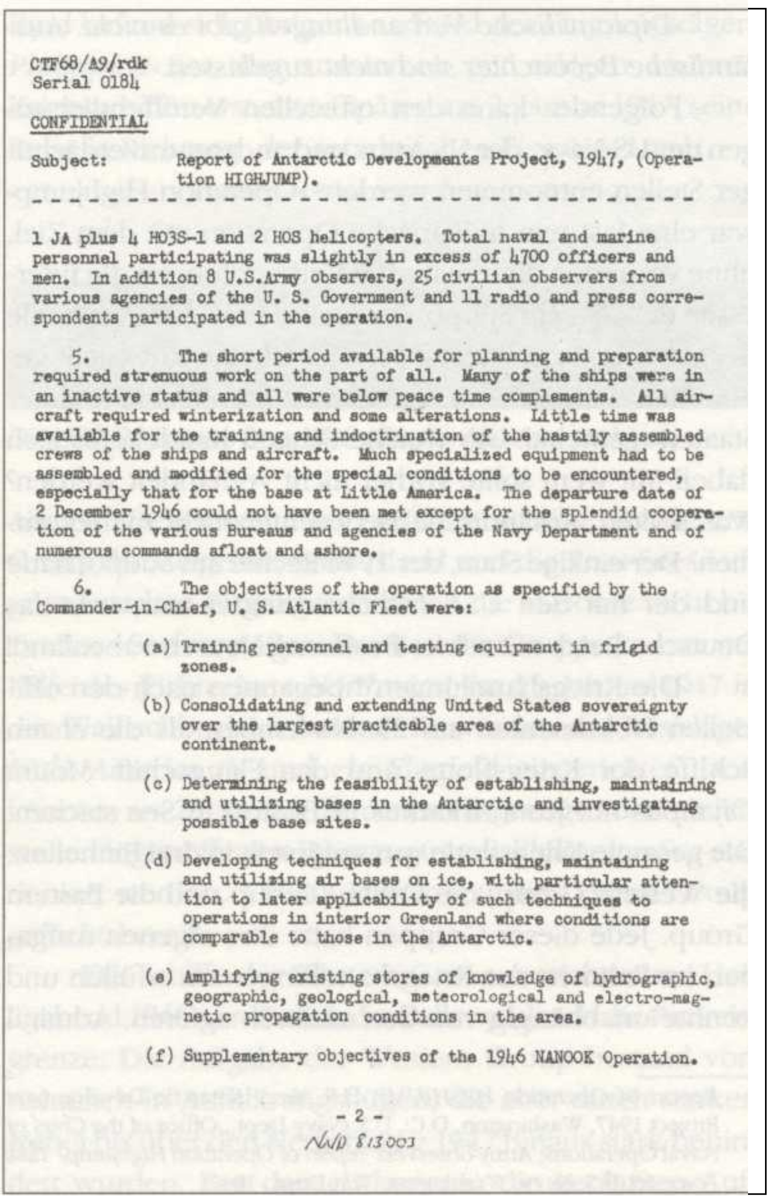
** Ebenda.

*** Woodard: *Endless detente, 1999.*

**** Diese Ansprüche werden bis heute, ungeachtet anderslautender internationaler Verträge, aufrecht erhalten; vergl. dazu Mann: *National security policy for the Antarctic,* Maxwell AFB, 1974; Hinkley: *The Antarctic treaty and territorial claims,* Virginia School of Law, 1989, N00228-85-G-3362, sowie McNaught: *The United States, the South Atlantic, and Antarctica: Interests and Challenges,* Naval Postgraduate School, Montery, *1990,* NPS.



Deckblatt des US-Navy-Berichts zum »Antarctic Development Project 1947« alias »Operation Highjump«.



CTF68/A9/rdk
Serial 0184

CONFIDENTIAL

Subject: Report of Antarctic Developments Project, 1947, (Operation HIGHJUMP).

- -

1 JA plus 4 HO3S-1 and 2 HOS helicopters. Total naval and marine personnal participating was slightly in excess of 4700 officers and men. In addition 8 U.S.Army observers, 25 civilian observers from various agencies of the U. S. Government and 11 radio and press correspondents participated in the operation.

5. The short period available for planning and preparation required strenuous work on the part of all. Many of the ships were in an inactive status and all were below peace time complements. All aircraft required winterization and some alterations. Little time was available for the training and indoctrination of the hastily assembled crews of the ships and aircraft. Much specialized equipment had to be assembled and modified for the special conditions to be encountered, especially that for the base at Little America. The departure date of 2 December 1946 could not have been met except for the splendid cooperation of the various Bureaus and agencies of the Navy Department and of numerous commands afloat and ashore.

6. The objectives of the operation as specified by the Commander-in-Chief, U. S. Atlantic Fleet were:

(a) Training personnel and testing equipment in frigid zones.

(b) Consolidating and extending United States sovereignty over the largest practicable area of the Antarctic continent.

(c) Determining the feasibility of establishing, maintaining and utilizing bases in the Antarctic and investigating possible base sites.

(d) Developing techniques for establishing, maintaining and utilizing air bases on ice, with particular attention to later applicability of such techniques to operations in interior Greenland where conditions are comparable to those in the Antarctic.

(e) Amplifying existing stores of knowledge of hydrographic, geographic, geological, meteorological and electro-magnetic propagation conditions in the area.

(f) Supplementary objectives of the 1946 NANOOK Operation.

- 2 -

NND 813003

Seite 2 des Berichtes mit Informationen zu Umfang und Aufgabenbereich der »Operation Highjump«.

*»Diplomatische Verhandlungen gibt es nicht. Ausländische Beobachter sind nicht zugelassen. «**

Folgendes kann den offiziellen Veröffentlichungen der US Navy, der US Army und anderer unverdächtiger Stellen entnommen werden: »Operation Highjump« war eine fast rein militärische Operation mit dem Ziel, ohne vorherige diplomatische Verhandlungen die Interessen der USA am Südpol durchzusetzen. Auf eventuelle Rechte anderer Staaten sollte dabei keine Rücksicht genommen werden. — Was aber war mit »Rechte anderer Staaten« gemeint? Um welche Staaten handelte es sich dabei? Mit wem sollte vorher nicht verhandelt werden? Was sollten ausländische Beobachter nicht mitbekommen? Der einzige Staat, der 1946 Rechte am Südpol hatte und der mit den USA nicht verbündet war, war das Deutsche Reich mit seiner Besitzung Neuschwabenland!

Die Kriegshandlungen** begannen nach den offiziellen Dokumenten am 25. November, als die ersten Schiffe der Kriegsflotte und das Flaggschiff *Mount Olympus* mit Kurs Antarktis in Boston in See stachen. Die gesamte Kriegsflotte war aufgeteilt in drei Einheiten: die Western Group, die Central Group und die Eastern Group. Jede dieser Gruppen hatte ihre eigenen Aufgaben im Rahmen der Kriegshandlungen zu erfüllen und konnte unabhängig von den anderen agieren. Admiral

* *Report of Operation HIGHJUMP; U.S.* Navy Antarctic Development Project 1947, Washington, D.C., U.S. Navy Dept., Office of the Chief of Naval Operations; *Army observers' report of Operation Highjump/ Task Force 68,* U.S. Navy. Washington, War Dept., 1947.

** *Report of Operation HIGHJUMP; U.S. Navy Antarctic Development Project 1947,* Washington, D.C., U.S. Navy Dept., Office of the Chief of Naval Operations.

Byrd befand sich übrigens an Bord des Flugzeugträgers *Philippine Sea,* der zusammen mit einigen anderen Kriegsschiffen erst etwas später, am 2. Januar 1947, seine Reise in Richtung der antarktischen Eiswüste antrat.



Die USS Philippine Sea *1948 (Quelle: National Archives)*

Am 30. Dezember erreichten die Schiffe der Central Group ihr Zielgebiet Scott Island und die Ross-See. Aufgrund starken Eisganges konnten die U-Boote nicht bis zur Ross-See vorstoßen. Der Rest der Gruppe konnte mit Hilfe des Eisbrechers *Northwind* am 15. Januar 1947 in der Walfischbucht anlanden. Es wurden das Basislager *Little America IV und* ein Flugfeld eingerichtet. Dort konnten am 25. Januar die ersten Flugzeuge vom mittlerweile eingetroffenen Flugzeugträger *Philippine Sea* stationiert werden. Am 30. Januar war die Central Group gefechtsbereit.

Die Schiffe der Western Group erreichten am Heiligabend 1946 nordöstlich der Balleny Islands die Packeisgrenze. Die Aufgabe der Western Group bestand vornehmlich in Aufklärungsflügen, die aber durch starken Nebel bis über den Neujahrstag 1947 hinaus stark behindert wurden. Erst danach konnten die geplanten Aufklärungsflüge beginnen. Auf einem dieser Aufklärungsflüge entdeckte Lieutenant Commander David E. Bunger



Rear Admiral Byrd

am 1. Februar ein Gebiet mit eisfreien Seen inmitten des Wilkes Land. Dieses Gebiet wurde nach ihm dann Bunger-Oase genannt. Bei einer Landung an den Seen einige Tage später stellte Bunger fest, daß diese voller Algen waren. Die Western Group führte ihre Aufklärungsflüge bis kurz nach dem Abbruch der »Operation Highjump« Anfang März durch.

Die Eastern Group hatte als Operationsgebiet die Bellinghausen-See und die Amundsen-See sowie die dazwischen liegende Antarktische Halbinsel zugewiesen bekommen. Als die Eastern Group zu Weihnachten dieses Gebiet erreichte, herrschten dort außerordentlich schlechte Witterungsverhältnisse. Daher konnten die Wasserflugzeuge *George 1, George H* und *George HI* erst am 29. Dezember die ersten Aufklärungsflüge unternehmen. Am 30. Dezember stürzte George I bei einem dieser Flüge ab. Die *offizielle* Erklärung für diesen Absturz lautete: Vereisung der Flügel. Vier Besatzungsmitglieder starben, die Überlebenden konnten erst zwei Wochen später gerettet werden. Einer derjenigen, die geborgen werden konnten, war Jim Robins, der einen Augenzeugenbericht über den Absturz verfaßte. Dieser Bericht wurde allerdings nie veröffentlicht. Gehört dieser Absturz zu jenen Verlusten, die Admiral Byrd nach Abbruch der »Operation Highjump« mehrmals öffentlich beklagt hat? Ob der Absturz der *George 1* witterungsbe-

dingt erfolgt war oder Fremdwirkung vorlag, kann auf Grundlage der verfügbaren Unterlagen nicht entschieden werden.* Die mit dem Fall verbundene Klassifizierung läßt aber erahnen, daß die offizielle Version des Unfallherganges nicht den Tatsachen entsprach.

Im Februar 1947 wurde die »Operation Highjump« beendet, und die beteiligten Streitkräfte zogen sich zurück. Bis Mai 1947 waren alle beteiligten Schiffe und Mannschaften wieder in die USA heimgekehrt. Eine Auswertung der Aufklärungsfotos ergab, das sie mangels Bezugspunkten auf dem Erdboden kaum brauchbar waren. Einer der offiziellen Hauptzwecke der »Operation Highjump« war damit nicht erfüllt worden! Es fällt schwer zu glauben, daß sich ein solcher Fehler bei einer so umfangreich vorbereiteten Operation eingeschlichen haben soll. Immerhin waren die Amerikaner nach dem Zweiten Weltkrieg erfahren in Luftaufklärung. Oder ist die Darstellung der Sachlage falsch? Sollte sie nur von den unvorhergesehenen Schwierigkeiten bei der Durchführung der Operation ablenken und einen Grund für weitere antarktische Aktivitäten liefern? — Schließlich wurden in den nachfolgenden Jahren zwei weitere Militäraktionen gegen Neuschwabenland durchgeführt: die »Operation Windmill« 1947/48 und die »Operation Deep Freeze«, die im Jahre 1954 begann und bis heute anhält. Die ursprünglich geplante »Operation Highjump II« wurde aus politischen** und militärischen*** Gründen nicht durchgeführt.

* Burke: *Moments of Terror. The story of Antarctic Aviation.*

** Dufek: *Operation Deep Freeze, 1957.*

*** *United States Naval Support Force Antarctica, 1970.*

3.4 Der zweite Krieg um Neuschwabenland: »Operation Windmill«

Unmittelbar nach Anschluß der »Operation Highjump« begannen bereits die Planungen für die »Operation Windmill«. Die Ziele dieser Expedition waren die gleichen wie die der »Operation Highjump«: ohne Rücksichtnahme auf eventuelle territoriale Ansprüche anderer Staaten die Interessen der USA am Südpol durchsetzen.* Neu bei dieser Unternehmung war der umfangreiche Einsatz von Hubschraubern, weswegen auch der Name Windmill gewählt wurde.** Leider sind über die »Operation Windmill« kaum Unterlagen auffindbar, so



»Operation Windmill«

daß hier nur ein grober Überblick gegeben werden kann: Geleitet wurde die Antarktis-Operation von Commander Gerald L. Ketchum. Beteiligt waren mehrere Kriegsschiffe, die teilweise schon während der »Operation Highjump« eingesetzt worden waren, wie beispielsweise das Flaggschiff der »Operation Windmill«, die *USS Burton Island.* Zum Einsatz gelangten neben 500 Marinesoldaten auch Wasserflugzeuge sowie mehrere Hubschrauber der Baureihen

* Bertrand: *Americans in Antarctica.*

** Windmühle in Anspielung auf die Rotoren der Hubschrauber, vergl. O'Leary: *Aspects ofAviation in Antarctica, 1979.*

HO3S-1 Sikorsky und HTK-1 Bell. Beginn der Operation war der November 1947. Im Dezember 1947 erreichten die Kriegsschiffe ihr Ziel, die Haswell-Insel vor der Küste des Wilkes-Land. Dort landeten die Bodentruppen und errichteten Basislager. Von diesen aus wurden mittels der Hubschrauber als auch durch Bodentruppen Aufklärungsoperationen ins Innere der Antarktis unternommen. Dabei kam es zum Verlust von mindestens einem Hubschrauber. Ende Januar 1948 wurde die »Operation Windmill« beendet, die Bodentruppen wurden wieder eingeschifft, und die Kriegsflotte zog sich zurück.

3.5 Die Besetzung der Antarktis: »Operation Deep Freeze« und das »US Antarctic Program«

Nach den ersten beiden Militäroperationen am Südpol beschlossen die Vereinigten Staaten, weite Gebiete der Antarktis längerfristig zu besetzen. Diese von 1954 bis heute andauernde Besetzung eines großen Teiles des Südpolgebietes durch die USA und einige andere Staaten trägt den Namen »Operation Deep Freeze«.* Auch hier wird wissenschaftliche Forschung vorgeschoben, um militärische Unternehmen zu decken. Zweck der »Operation Deep Freeze« war, so Admiral Byrd wörtlich, ein *»gemeinsamer internationaler Angriff auf die Antarktis«.* ** Im Rahmen dieses Angriffs wurden täglich Versor-

* *Records of the Chief of Naval Operations, Oceanographer of the Navy on Operation Deep Freeze,* Operational Archives Branch, Naval Historical Center, Washington, D.C.

** »A concerted international attack on the frozen continent« in: Byrd: *All-out assault on Antarctica, 1956.*

gungsflüge von Neuseeland in die Antarktis durchgeführt. Zu diesem Zweck wurde im Januar 1955 das Antarctic Development Squadron Six (VXE-6) eingerichtet.* Das VXE-6 brachte in 44 Jahren insgesamt knapp 200 000 Personen und 240 Millionen Tonnen Versorgungsgüter in die Antarktis. Bis 1999 waren durch Abstürze allein 50 Tote bei diesen Versorgungsflügen zu verzeichnen.**

Die »Operation Deep Freeze« wurde in mehrere Phasen unterteilt, bei denen jeweils immer Kriegsschiffe, Hubschrauber und Flugzeuge zum Einsatz gelangten. So befanden sich in den ersten Jahren sieben Schiffe und 1700 Mann im ständigen Einsatz.*** In den Phasen I bis III des Unternehmens, die in den Jahren 1954 bis 1959 stattfanden, wurden auch im Zusammenhang mit dem Internationalen Geophysikalischen Jahr feste und ständig besetzte US-Basen in der Antarktis errichtet. Dies geschah auf Anregung von Admiral Byrd.**** Unter Verwendung von Militärgütern aus den Beständen des Korea-Krieges wurden an den Küsten des Victory Landes, im Mary-Byrd-Land, an der Knox-Küste und auf dem Filchner-Shelf-Eis Basen erbaut. Im Oktober 1956 landete erstmals ein Flugzeug am geographischen Südpol . ***** Nachdem im November des gleichen Jahres dort weitere Flugzeuge regelmäßig gelandet und gestartet waren, wurde beschlossen, auch hier einen permanenter Stütz-

* Gillespie: *A history of the famaous VX-6 Squadron's aviations.* 2000.
** Anderson: *US Aircraft Losses in Antarctica.*
*** http://www.south-pole.com/p0000216.htm
**** Dufek: *Operation Deep Freeze,* 1957.
***** Es handelte sich dabei um das US-Aufklärungsflugzeug *Que Sera Sera* aus der R4D/C-47-Baureihe von Douglas.

punkt der US Navy zu errichten.* Seitdem ist der geographische Südpol von den USA, wie es der Leiter der »Operation Deep Freeze« in jenen Jahren, Rear Admiral George Dufek, selbst ausdrückt hat, *»andauernd okkupiert«.*** Die Basis der USA am geographischen Südpol trägt den Namen »Amundsen-Scott South Pole Station« ; sie wurde seit dem Jahre *1957* ständig erweitert und ausgebaut. Im Jahr *2004* ist die Basis ein hochmoderner Gebäudekomplex und es gibt bis ins Jahr *2007* reichende Planungen für einen weiteren Ausbau.***

Im Verlaufe der »Operation Deep Freeze« haben die USA die Antarktis systematisch erkundet, um im Rahmen des »US Antarctic Program« ihre Interessen in diesem Teil der Welt zu sichern. Zur Zeit verfügen die Vereinigten Staaten über drei ständig besetzte Stationen in der Antarktis. Dies sind die bereits beschriebene »Amundsen-Scott South Pole Station« direkt am geographischen Südpol mit bis zu *220* Personen Besatzung, die »Palmer Station« auf der Antarktischen Halbinsel und die »McMurdo-Station« auf der Ross-Insel,**** die den größten US-Stützpunkt in der Antarktis überhaupt darstellt, der über bis zu 1100 Personen Besatzung verfügt.*****

Neben diesen festen Basen werden im antarktischen Sommer jedes Jahr an die zehn Sommerbasen für

* Swadener: »Dufek's party at the pole«, *TIME Magazine,* 31. Dezember 1956.

** *»... has been occupied continuously«* in: Dufek: *Operation Deep Freeze,* 1957.

*** Einzelheiten hierzu siehe unter http://www.southpolestation.com/newpole/planl.html (Stand Oktober *2002).*

**** Die McMurdo-Station besitzt als einzige Station einen Hafen.

***** »Life and work at the McMurdo Station«, *USA Today, 28.* März *2002.*

einige Monate errichtet bzw. unbesetzte Stationen für einige Monate betrieben. Zu diesen Sommerbasen gehörten beispielsweise im Sommer 2001* das »Siple Dome Field Camp«, das »Byrd Camp«, das »Icestream C Camp«, das »Darwin Glacier Camp« und das »East Camp«. Im Sommer befinden sich an die 3500 Personen in diesen Stützpunkten. Zusätzlich besteht ganzjährig eine Vielzahl unbemannter Wetter- und Beobachtungsstationen.

Seit 1945 haben die USA das Gebiet der Antarktis im Rahmen militärischer Operationen systematisch und ununterbrochen unter ihre Kontrolle gebracht. Vorläufiger Höhepunkt dieser Entwicklung ist die Tatsache, daß der Südpol-Kontinent seit dem 17. April 2002 dem US-Pazifik-Kommando untersteht. Dieses Kommando war bereits von 1999 ab für die Versorgungsflüge der US-Basen in der Antarktis zuständig. Seit dem April 2002 werden auch *»alle militärischen Operationen in der Antarktis vom Pazifik-Kommando koordiniert«,* wie es wörtlich von US-Joint-Staff-Army-Lieutenant-General George Casey während einer Pressekonferenz am 18. April 2002 anläßlich der Unterstellung der Antarktis unter das Pazifik-Kommando verkündet wurde.** Um welche militärischen Operationen es sich dabei handelt, verriet Casey allerdings nicht. Er deutete aber an, daß es dabei um die Sicherstellung amerikanischer Interessen und die Sicherheit amerikanischer Bürger auf dem Gebiet der Antarktis gehe.*** Die Frage ist nur, wer denn die Interessen der

* Siehe: *http://wvvw.nsf.gov/od/opp/antarct/treaty/html/plans0001/person.htm*

** »U.S. Military establishes Antarctic command«, in: *Washington Post vom* 18.04.2002.

*** Das entspricht genau den Zielen des »US Antarctic Program«.

Vereinigten Staaten und die Sicherheit ihrer Bürger in diesem Gebiet bedroht, daß solch ein Aufwand betrieben wird? Die Russen? Die Chinesen? Die Europäer?

Die Antwort auf diese Fragen lautet: Alle! Die Antarktis ist nicht nur aus militärstrategischer Sicht für die Amerikaner interessant, sondern auch in Hinsicht auf die dort lagernden Bodenschätze. Hier werden Erdgas- und Erdölvorräte ebenso vermutet wie Vorkommen von Erzen, darunter auch solche, die in bezug das amerikanische Atomprogramm von Bedeutung sind. Angesichts der in der Zukunft zu erwartenden Verteilungskämpfe um die Rohstoffe des Planeten muß davon ausgegangen werden, daß die Besetzung der Antarktis durch die USA dem Ziel diente, Ansprüche nicht nur anzumelden, sondern Tatsachen zu schaffen. Jede andere Nation, die mittel- oder langfristig versuchen würde, Gebiete der Antarktis für sich in Besitz zu nehmen, müßte dann mit dem erbitterten Widerstand der Vereinigten Staaten rechnen. Damit stellt die gesamte Südpolregion eine tickende Zeitbombe dar, die irgendwann explodieren wird.

4. Hitler am Südpol?

Ein Thema, das in direktem Zusammenhang mit Flugscheiben, der Absetzbewegung deutscher Kräfte bei Kriegsende und der Antarktisregion Neuschwabenland steht, betrifft den Verbleib Adolf Hitlers. — Wie bitte, wird mancher Leser fragen: »Verbleib Adolf Hitlers?«, jedes Kind weiß doch, daß Hitler zusammen mit Eva Braun im Bunker der Reichskanzlei im Mai 1945 sein Ende durch Freitod fand und beide Leichen anschließend in einem Granattrichter mit Benzin übergossen und verbrannt wurden! Und das stehe doch, so das einhellige Expertenurteil, laut Geschichtsschreibung unverrückbar fest!

4.1 Zweifel am Tod Hitlers

Uns ist natürlich bewußt, daß jegliche Diskussion über ein mögliches Weiterleben Adolf Hitlers wie ein Sakrileg anmuten muß. Mehr noch, es ist eine Ungeheuerlichkeit! Oder, wie einst ein bekannter deutscher Historiker meinte, ein Zeichen für Schizophrenie. Das Problem ist nur, daß es nach dem Krieg hunderte Personen und Dutzende Autoren gab, die sich zu Wort meldeten und behaupteten, Hitler sei am Leben. Einige dieser Quellen waren sicherlich Spinner und Wichtigtuer, andere wohl ewig Gestrige. Da aber auch bekannte Personen wie der sowjetische Diktator Jossif Stalin und einer seiner wichtigsten Militärs, Marschall Shukov, zu den Vertretern der Auffassung gehörten, Hitler habe sich rechtzeitig abge-

setzt, kann dieses Thema wohl nicht ganz als Spinnerei abgetan werden. Denn diese Auffassung wurde vertreten, obwohl es Ergebnisse zahlreicher Untersuchungen, teils sogar kriminaltechnischer Art, gab, die das Gegenteil behaupteten.

Merkwürdig ist jedenfalls, daß nicht nur die Russen, sondern auch die Amerikaner nach dem Krieg weiter fest davon überzeugt waren, Hitler sei die Flucht aus Berlin gelungen. Diese Überzeugung basierte auf einer großen Zahl von Seltsamkeiten und Widersprüchen, die unseres Erachtens einer näheren Betrachtung wert sind, auch wenn der gebildete Leser von heute das Thema eher nicht zur Kenntnis nehmen möchte.

Nun muß man wissen, daß nach derzeit gültiger Geschichtsschreibung die sterblichen Überreste von Eva Braun und Adolf Hitler noch vor der Ankunft der Russen von einigen Getreuen beiseite geschafft wurden und die Russen demzufolge später nur einen falschen Hitler (Doppelgänger?) fanden, der von ihnen einer umfangreichen Leichenschau unterzogen wurde.* Daher mußten die Sowjets zwangsläufig zu falschen Ergebnissen gelangen, wie führende Historiker heute meinen.

Wir wollen an diesen Feststellungen nicht herumdeuteln (dazu ist das Thema viel zu ernst), wollen aber — bei aller Zurückhaltung unsererseits — an dieser Stelle drei von zahlreichen »Merkwürdigkeiten« herausgreifen, die im Zusammenhang mit der Spekulation, Hitler habe den Krieg überlebt, immer wieder vorgetragen worden sind. Viele der Anhänger dieser Auffassung haben oft

* Siehe dazu: Werner Maser: *Adolf Hitler — Legende, Mythos, Wirklichkeit,* Bechtle, 13. Auflage, *1993.*

jahrelang zum Verbleib Hitlers recherchiert und vertraten ihre Position sehr offensiv. Natürlich steht das in akutem Widerspruch zu zahlreichen, durchaus glaubwürdigen Zeugenaussagen aus Hitlers unmittelbarer Umgebung, die betonen, daß Hitler sich im Bunker der Reichskanzlei selbst getötet habe. Die Frage ist nur, ob man den Vertretern einer eingeschworenen Gemeinschaft, wie es der innerste Kreis um den »Führer« nun einmal war, in jedem Falle Glauben schenken kann. Angenommen, ein Fluchtplan hätte existiert, Hitler hätte diesem zugestimmt, und seine Getreuen wären per Eid verpflichtet worden, niemals die Wahrheit zu sagen. Was wäre dann passiert? Hätten sich zweihundertprozentige Nationalsozialisten herabgelassen, den Feinden irgend etwas zu erzählen, was diese in die Lage versetzt hätte, sich auf Hitlers Spuren zu heften?

Gewiß, diese Überlegungen sind rein spekulativ, aber nicht unmöglich. Auch wenn es vielleicht langweilig wird, müssen wir immer wieder daran erinnern, daß die offizielle Geschichtsschreibung bis zum heutigen Tag zu berichten weiß, daß das Deutsche Reich *niemals* eine Atomwaffe entwickelt und getestet hat. Diese Position wird heutzutage mit besonderer Vehemenz vertreten (zumal man ja seit dem Kriegsende offiziellerseits angeblich keine anderslautenden Belege gefunden hat), was aber nichts daran ändert, daß sie von Grund auf falsch ist. Es ist nur eine Frage der Zeit, wann das auch die Öffentlichkeit erkennen wird. Immerhin, wenn Deutschland über ein streng geheimes Atomwaffenprogramm verfügte, das sage und schreibe 60 Jahre lang »gedeckelt«, sprich vor den Augen der Öffentlichkeit ver-

Geheime Kommandosache

SECRET

Heinrich Müller

Chef-Sache
Nur durch Offizier

Berlin, am 20. April 1945

<u>3 Ausfertigungen</u>

1 Ausfertigung.

<u>Betr.:</u> Führersonderreise nach Barcelona

1. Der Führer und seine Begleitung verläßt den Flugplatz Hörching am 26.4.1945 um 20.00 Uhr.

2. Hierzu befinden sich in der Begleitung des Führers:

Der Führer
~~Reichsminister Dr. Goebbels~~
~~Frau Goebbels und Kinder (6)~~
Reichsleiter Bormann
SS-Gruppenführer Müller
SS-Gruppenführer Fegelein
General der Infanterie Burgdorf
Botschafter zbV Hewel
SS-Oberstubf. Betz
SS-Stubf. Dr. Stumpfegger
SS-Hauptstuf. Gross
Frl. Braun
Frl. Manzialy
4 Mann Begleitkdo (RSD) +3

Das Gepäck vorstehend gennanter Herren ist bis 16.00 Uhr vor der Kommandantur Flugplatz Hörching abzugeben.

[illegible] 172/Ü

SS-Gruppenführer
Amtschef IV RSHA

<u>Verteiler:</u>

Oberst Baumbach, Chef der Regierungsstaffel 1. Ausf.
I./K.G. 200 Kdr. 2. Ausf.
Reichsleiter Bormann 3. Ausf.

[illegible] 4-SEP. 1951

Gegenüberliegende Seite: In den Jahren 1992/93 veröffentlichte der Amerikaner Gregory Douglas in der US-Zeitschrift The Military Advisor *(Band 3, Nr. 11 und 12 sowie Band 4, Nr. 1) mehrere Artikel, in denen er behauptete, im Besitz von Dokumenten zu sein, aus denen klar hervorgehe, daß Hitler in einem geheimen Kommandounternehmen Ende April 1945 aus Berlin herausgeschafft wurde (Dokument »Führersonderreise nach Barcelona«). Douglas bezog sich bei seiner Argumentation auf bis dahin geheimgehaltene Unterlagen und Aussagen des Gestapo-Chefs Heinrich Müller, der offiziell seit Mai 1945 als vermißt gilt, tatsächlich aber den Krieg überlebt und danach für den US-Militärgeheimdienst CIC in der Schweiz gearbeitet haben soll.*
Müller habe, so Douglas, bei einer Befragung durch den CIC die verschiedenen, vor allem von Russen und Briten vorgebrachten Hypothesen über Hitlers möglichen Tod oder sein Weiterleben zurückgewiesen. Tatsächlich habe Hitler einen Doppelgänger gehabt, der jedoch nur selten in der Öffentlichkeit aufgetaucht sei. Dieser sei anstelle Hitlers eingesetzt worden, um die Flucht des richtigen »Führers« zu verschleiern. Linientreue Vertreter der offiziellen Geschichtsschreibung lehnen Douglas' Hypothese kategorisch ab und bezeichnen alle von ihm vorgebrachten Dokumente als billige Fälschungen.

borgen werden konnte, dann halten wir es zumindest für *denkbar,* daß eine viel kleiner dimensionierte Geheimaktion, nämlich die Außerlandesschaffung Adolf Hitlers, machbar gewesen wäre. Wir meinen zudem, daß viele Aspekte des Zweiten Weltkrieges — und vor allem seines Endes — bis heute nicht exakt dargestellt worden sind. Wer Geschichte nur anhand von dem, was in Dokumentenform in Archiven zu finden ist, aufarbeiten will, wird über kurz oder lang Schiffbruch erleiden müssen.

4.2 Seltsames und das FBI

Nun zu den »Merkwürdigkeiten«, von denen wir weiter oben sprachen und die nicht von uns, sondern von anderen mit dem Thema befaßten Autoren teils schon vor Jahrzehnten herausgearbeitet worden sind. Daß man diese Kuriositäten seitens der etablierten Geschichtswissenschaft nicht ernst nimmt, versteht sich von selbst, denn kein professionell und quellenkritisch arbeitender Historiker möchte sich den Vorwurf gefallen lassen, »schizophren« zu sein.

Seltsamkeit Nr. 1 betrifft die Nachfolge Adolf Hitlers. Warum wurde ausgerechnet Admiral Karl Dönitz, ein Mann der Marine, zum Hitler-Nachfolger bestimmt? Nicht, daß dieser Mann unwichtig gewesen wäre, aber in bezug auf das Kriegsgeschehen spielte er eher eine zweitrangige Rolle. Galt Dönitz als besonders vertrauenswürdig, weil er vor Kriegsende in geheimen Operationen, die möglicherweise mit Hitlers geplanter Flucht

zusammenhingen, seine Zuverlässigkeit unter Beweis gestellt hatte? Das klingt plausibel, zumal viele andere führende Persönlichkeiten des Systems (Speer, Göring und die Wehrmachtsgeneralität) bewiesen hatten, daß auf sie kein Verlaß war. Zudem muß man wissen, daß es die Marine war, die kurz vor Kriegsende in Geheimunternehmen eingesetzt wurde, um z. B. wichtige Waffentechnologien von und nach Norwegen und zum Verbündeten Japan zu transportieren. Viele dieser Operationen wurden nie bekannt, waren aber von enormer Bedeutung, wurde doch mit ihnen sichergestellt, daß die das Deutsche Reich bedrohenden Alliierten nicht an gewisse Unterlagen, Wertgegenstände, Materialien und Erfindungen gelangten. Sicherlich, auch hier ging manches schief, aber vieles eben auch nicht, zumal die neuen U-Boote, die bei Kriegsende entwickelt worden waren, geradezu ideale Möglichkeiten für die Realisierung geheimer Kommandounternehmen boten. Sie waren schnell, schwer ortbar und konnten lange Zeit unter Wasser bleiben. Und sie waren, was oft übersehen wird, wohl die einzige einsatzbereite neue Wunderwaffe des Dritten Reiches, während alle anderen »Wunderwaffen der zweiten Generation« zwar im Prototypenstadium fertig, aber noch nicht im Fronteinsatz getestet worden waren (das gilt für die Atombombe ebenso wie für die Amerika-Rakete, die Strahlenwaffe, die Flugscheiben und eine Reihe neuartiger Luftabwehrsysteme). Faßt man all diese hier dargestellten Punkte zusammen, wird klar, warum Adolf Hitler Admiral Dönitz zu seinem Nachfolger bestimmte: Er hatte bewiesen, was er konnte — und dies, ohne großes Aufhebens davon zu machen —, wäh-

rend die Chefs des Heeres und der Luftwaffe komplett versagt hatten.

Und war da nicht noch die Geschichte — Seltsamkeit Nr. 2 — mit den zwei deutschen U-Booten (U-530 und U-977), die sich erst im Juli 1945 in argentinischen Häfen ergaben? Diese beiden Unterseeboote waren noch monatelang nach dem Ende des Krieges unterwegs gewesen. Was hatten sie während dieser Zeit getan? Die Amerikaner jedenfalls waren der Meinung, daß eines der beiden Boote Hitler in Sicherheit gebracht habe. Und genau darauf liefen auch die Befragungen der deutschen Mannschaften hinaus. Man wollte von ihnen wissen, wohin Hitler entschwunden sei ...

Aufgrund der mit den beiden U-Booten in Verbindung stehenden Merkwürdigkeiten bildete sich später die Legende heraus, die deutsche Marine habe Hitler zu einer geheimen Südpol-Basis gebracht, von der aus er dann später nach Südamerika gelangt sei. Also Hitler am Südpol? Höchst unwahrscheinlich!** Wenn es denn tatsächlich eine Flucht Hitlers gab, dann nach Südamerika, schon weil dort, insbesondere in Argentinien, die entsprechenden Rahmenbedingungen vorhanden waren. Der argentinische Präsident Peron hatte viel für den Faschismus übrig und galt als Freund Hitlers. Außerdem mochte er die Amerikaner nicht.

Und nun Seltsamkeit Nr. 3. Uns vor kurzem zugänglich gemachte Dokumente der US-Bundespolizei

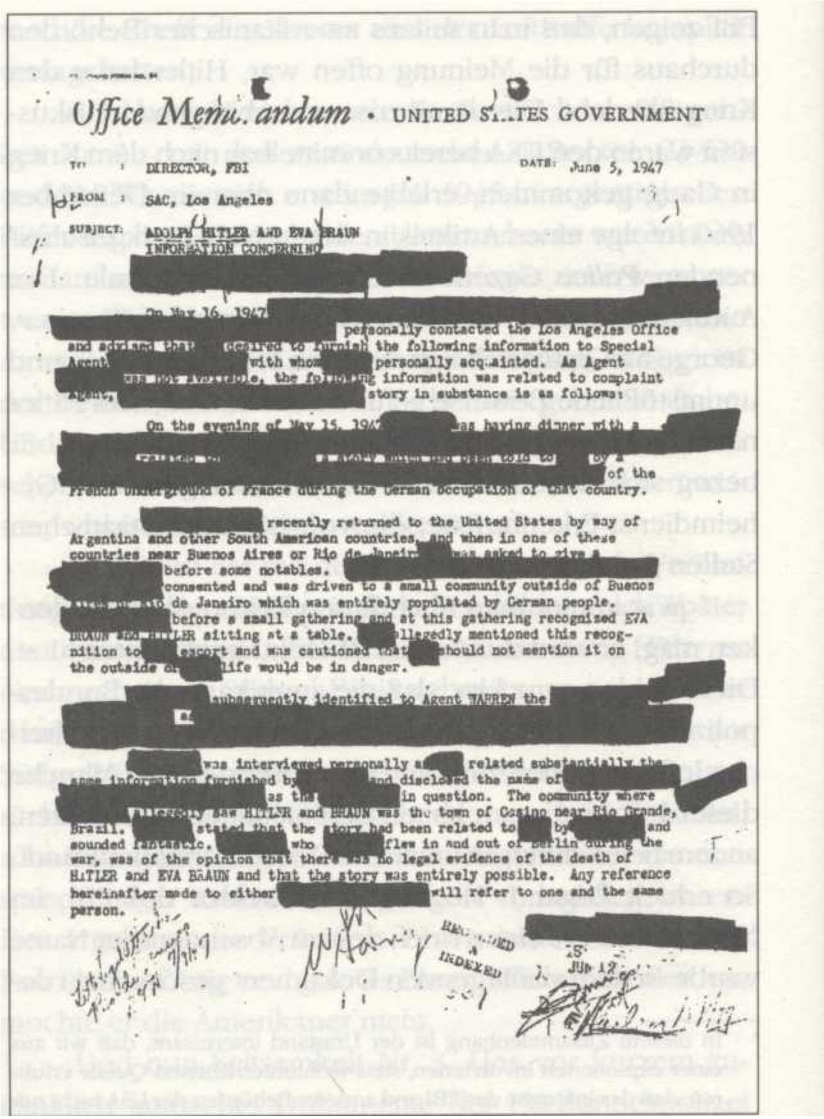
* Die entsprechenden Verhörprotokolle gelten bis heute als streng geheim.

** Das wurde im übrigen später auch von einem der beiden U-Boot-Kapitäne bestritten.

FBI zeigen, daß man seitens amerikanischer Behörden durchaus für die Meinung offen war, Hitler habe den Krieg überlebt. Die damit zusammenhängende Diskussion war in den USA bereits unmittelbar nach dem Krieg in Gang gekommen, erlebte dann aber im Dezember 1960 infolge eines Artikels in der in New York erscheinenden *Police Gazette* einen neuen Höhepunkt. Der Autor des Artikels mit dem Titel »Hitler in Argentina«, George McGrath, behauptete darin felsenfest, neue und unumstößliche Beweise gefunden zu haben, daß Hitler nach dem Krieg in Argentinien untergetaucht sei. Er bezog sich dabei auf leider nicht näher genannte Geheimdienst-Erkenntnisse, die von höchsten staatlichen Stellen geteilt würden.*

Wie immer man über diesen Zeitungsbericht denken mag, er wird durch die FBI-Dokumente unterstützt. Diese zeigen ganz klar, daß die amerikanische Bundespolizei umfangreiche Recherchen anstellte und zahlreiche Informationen zum Verbleib Hitlers erhielt. Manche dieser Informationen hatten den Status von Gerüchten, andere fielen durch erstaunliche Detailinformationen auf. So erhielt Edgar J. Hoover, der Direktor des FBI, im November 1945 einen Brief, dessen Absender (der Name wurde in dem vorliegenden Dokument geschwärzt) de-

In diesem Zusammenhang ist der Umstand interessant, daß wir aus einer exponierten involvierten, stets wohlunterrichteten Quelle erfuhren, daß das Interesse des FBI und anderer Behörden der USA nicht nur auf allgemeine polizeiliche und/oder geheimdienstliche Ermittlungen zurückging, sondern daß man tatsächlich davon ausging, Hitler sei in Südamerika untergetaucht. Dieselbe Quelle deutete an, daß die Amerikaner dies zu recht vermutet hätten: Hitler sei in Wahrheit erst 1952 gestorben. Einen Beweis für diese Behauptung lieferte der Informant leider nicht.



Office Memorandum • UNITED STATES GOVERNMENT

TO : DIRECTOR, FBI DATE: June 5, 1947

FROM : SAC, Los Angeles

SUBJECT: ADOLPH HITLER AND EVA BRAUN INFORMATION CONCERNING

[redacted]

On May 16, 1947 [redacted] personally contacted the Los Angeles Office and advised that [redacted] the following information to Special Agent [redacted] with whom [redacted] personally acquainted. As Agent [redacted] information was related to complaint Agent, [redacted] story in substance is as follows:

On the evening of May 15, 1947 [redacted] of the French Underground of France during the German Occupation of that country.

[redacted] recently returned to the United States by way of Argentina and other South American countries, and when in one of these countries near Buenos Aires or Rio [redacted] before some notables. [redacted] consented and was driven to a small community outside of Buenos [redacted] de Janeiro which was entirely populated by German people. [redacted] before a small gathering and at this gathering recognized EVA BRAUN and HITLER sitting at a table. [redacted] allegedly mentioned this recognition to [redacted] escort and was cautioned that [redacted] should not mention it on the outside or [redacted] life would be in danger.

[redacted] subsequently identified to Agent WARREN the [redacted]

[redacted] was interviewed personally and related substantially the same information furnished by [redacted] and disclosed the name of [redacted] as the [redacted] in question. The community where [redacted] allegedly saw HITLER and BRAUN was the town of Casino near Rio Grande, Brazil. [redacted] stated that the story had been related to [redacted] by [redacted] and sounded fantastic. [redacted] who [redacted] flew in and out of Berlin during the war, was of the opinion that there was no legal evidence of the death of HITLER and EVA BRAUN and that the story was entirely possible. Any reference hereinafter made to either [redacted] will refer to one and the same person.

RECORDED INDEXED JUN 12

[redacted]

Diese und nächste Seite: Die ersten beiden Blätter eines insgesamt neun Seiten umfassenden Dokuments an den FBI-Direktor Hoover, das sich mit der Frage des Verbleibs von Eva Braun und Adolf Hitler befaßt.

...CTON, FBI June 5, 1947

Re: ADOLPH HITLER AND EVA BRAUN
INFORMATION CONCERNING

[redacted] had been introduced to [redacted] by [redacted] who at present is attempting to break into the [redacted] industry as a [redacted] who is of [redacted] extraction also, described [redacted] as a member of [redacted] and described [redacted] as being from a [redacted] who was very active in the French Underground according [redacted] also said that [redacted] who had recently arrived in town, was not accepted at first by the [redacted] Colony until they found out who [redacted] was and then the [redacted] Consulate and numerous [redacted] of prominence in the country began to "bow and scrape" to [redacted]

Through a telephone contact with [redacted] it was learned that the story had been given to [redacted] in confidence and furthermore that the story had been furnished to the government officials by letter. [redacted] stated that they had no objections of agents interviewing [redacted] provided the latter was not advised as to the source of information.

On May 27, 194 [redacted] was interviewed by Special Agent [redacted] Los Angeles. [redacted] retains a room at the [redacted] This room has been shared with [redacted] during the latter's visit to this country. During the interview the following information was obtained:

[redacted] produced a passport, [redacted] which contained visa [redacted] Los Angeles, California, stamped May 1, 1947. The passport reflected numerous entries from various countries in South America and Europe, and the fact that [redacted] was en route from Rio de Janeiro to Martinique, French possession, via Los Angeles.

[redacted] who spoke very broken English, was aided during this interview by [redacted] who spoke partly fluent English. [redacted] said that he was in the [redacted] stating his [redacted] owned a [redacted] and that [redacted] legal address was [redacted] business address was [redacted] was leaving Los Angeles on this date, May 27, 1947, at 5:00 p.m., by air for Martinique, where [redacted] expected to be for a couple of months [redacted] address was given as [redacted] Martinique.

- 2 -

finitiv erklärte: Hitler sei in Argentinien. Er lebe in einem großen unterirdischen Komplex unterhalb einer großen Hacienda, die sich 675 Meilen westlich von Florianopolis und 450 Meilen nordwestlich von Buenos Aires befinde. Bei sich habe er zwei Doppelgänger. Im weiteren erwähnte der Briefschreiber die Funktionsweise des Fahrstuhls, der in den Untergrund zu Hitlers Räumen führe, und forderte das FBI auf, seine Angaben unbedingt zu überprüfen.

Leider ist aus den vorhandenen Dokumenten nicht ersichtlich, ob sich die amerikanische Bundespolizei um den Fall kümmerte, was ihr ohnehin schwergefallen wäre in einem Land, dessen Bewohner ausgewiesene Gegner der Vereinigten Staaten waren.

4. 3 Der Tod eines ARD-Korrespondenten

Die theoretisch bestehende Möglichkeit, daß sich Hitler am Kriegsende den Alliierten erfolgreich entziehen konnte, steht und fällt mit der für eine solche Maßnahme notwendigen Fähigkeit zur Organisation. Daß diese Fähigkeit vorhanden war — und zwar sogar in relativ großem Rahmen —, beweist die Tatsache, daß nach dem Ende des Krieges zahlreiche Deutsche über die sogenannte »Rattenlinie«, die durch den Vatikan unterstützt und versorgt wurde, über Spanien nach Südamerika gelangten. Die Zahl der sich über diesen Weg in alle Welt absetzenden Personen wird unterschiedlichen Quellenangaben zufolge vorsichtig auf mehrere Zehntausend geschätzt.

Man kann zudem davon ausgehen, daß diese Flucht gut vorbereitet war. Michael Bar-Zohar, ein israelischer Geheimdienstmann, der in Deutschland durch sein Buch *Die Jagd auf die deutschen Wissenschaftler* bekannt wurde, berichtete in einem im Jahre 1968 im englischen Verlag Arthur Barker Limited erschienenen weiteren Werk, das den Titel *The Avangers* trug, daß die Absetzbewegung ziemlich erfolgreich funktionierte und in deren Folge überall auf der Welt neue deutsche Niederlassungen und Firmen aus dem Boden schossen. Sich auf amerikanische Quellen berufend, zeigte er auf, daß nach dem Krieg über 700 deutsche Firmen in Ländern wie der Schweiz, Portugal, der Türkei, Argentinien, Brasilien usw. entstanden. Schon frühzeitig beginnend, laut Bar-Zohar ab 1943, wurden deutscherseits große Geldvermögen in den Aufbau von Siedlungsgebieten, Werkstätten, Forschungs- und Produktionseinrichtungen investiert, die vor allem in Südamerika und Nordafrika lagen.

Einer, der solchen Verbindungen sowie der Geschichte um deutsche Stützpunkte in Südamerika und den möglichen Verbleib Hitlers dicht auf den Fersen war, mußte das mit seinem Leben bezahlen: der ARD-Südamerika-Korrespondent Karl Brugger. Brugger war in den 1970er Jahren für einige Zeit nach Belm, einer modernen Stadt mit über 600 000 Einwohnern, in Amazonien verschlagen worden, wo er diversen Recherchen für Berichterstattungen nachging. ‚Von Belem aus reiste er eines Tages nach Manaus, einer vom Urwald umgebenen kleineren Ansiedlung, die damals nur über den Flußweg zu erreichen war. Hier lernte er einen

Mann namens Tatunca Nara kennen, der sich als Häuptling des Stammes der Ugha Mongulala ausgab und ihm die phantastische Geschichte dieses geheimnisvollen Urwaldvolkes und der mit ihm verbundenen »Chronik von Akakor« erzählte. Brugger, der das Gespräch mit dem Häuptling auf Tonband aufzeichnete, hielt das Ganze zunächst für eine Erfindung, begann jedoch nach eigenen Recherchen langsam, an die Geschichte zu glauben. Aus diesem Grund nahm er auch ein Angebot Tatunca Naras an, diesen nach Akakor, die Hauptstadt des Indio-Volkes, zu begleiten. Er wollte das Unglaubliche mit eigenen Augen sehen und der Weltöffentlichkeit darüber berichten.

Tatunca Nara, ein brasilianischer Fotograf, und Karl Brugger verließen Manaus Ende September 1972. Zunächst war geplant, auf einem gemieteten Flußboot bis zum Oberlauf des Rio Purus zu fahren, dort auf ein mitgeführtes Kanu mit Außenbordmotor umzusteigen und damit in das Quellgebiet des Rio Yaku an der Grenze zwischen Brasilien und Peru vorzustoßen. Nach Erreichen dieses Zwischenziels sah der weitere Plan einen Fußmarsch vor, der durch das Vorgebirge der Anden bis nach Akakor führen sollte. Die Dauer der Expedition wurde mit etwa sechs Wochen veranschlagt.

Zunächst ging alles gut, und das Expeditionsteam war optimistisch, das gestellte Ziel in der anvisierten Frist zu erreichen. Nur wenige Tage vor Erreichen Akakors jedoch, am 13. Oktober, passierte dann das Unglück: Nach einer gefährlichen Fahrt durch mehrere Stromschnellen geriet das Kanu mit Außenbordmotor in einen Wirbel und kippte um. Die in speziellen Schachteln ver-

packte Kameraausrüstung trieb unter das dichte Ufergestrüpp – und war nicht mehr auffindbar. Auch die Hälfte des Proviants und die Medikamente gingen verloren. In dieser ausweglosen Situation entschlossen sich die Teilnehmer, die Expedition aufzugeben und nach Manaus zurückzukehren. Tatunca Nara reagierte ziemlich gereizt auf diese Entscheidung. Er war verbittert und enttäuscht, so berichtet Karl Brugger, weil er so kurz vor dem ersehnten Ziel aufgeben mußte.

Am nächsten Morgen brachen der Fotograf und Brugger das letzte gemeinsame Lager ab. Tatunca Nara kehrte auf dem Landweg zu seinem Volk zurück. Brugger konnte damals nicht ahnen, daß er ihn niemals wiedersehen sollte, verfaßte aber aufgrund seiner Erlebnisse ein Buch zum Thema mit dem Titel *Die Chronik von Akakor,* das zum erstenmal im Jahre 1976 erschien. Es sorgte in der Folgezeit für teils heftige Kontroversen, wurde darin doch u. a. behauptet, 2000 deutsche Soldaten seien in den 1940er Jahren in einer Geheimaktion nach Brasilien zu den Ugha Mongulala gelangt und hätten sich nach dem Ende des Krieges in Europa gezwungermaßen mit diesen verbunden.

Brugger, von der bizarren und facettenreichen Geschichte elektrisiert, setzte seine Recherchen über viele Jahre fort. Doch dabei schien er irgend jemandem zu nahe gekommen zu sein, denn er wurde am 2. Januar 1984 auf offener Straße erschossen. Über das »warum« gab es zunächst nur Vermutungen. Wir meinen nun, eine Erklärung gefunden zu haben. Unseres Erachtens kam er einem in Südamerika tätigen »Netz alter Kameraden« auf die Spur. Einen passenden und eindeutigen Hinwies er-

hielt einer von uns (K.-H. Z.) durch Einsicht in Unterlagen, die der bereits im Zusammenhang mit einem geheimen deutschen Atomforschungsprogramm, das im Zweiten Weltkrieg in Thüringen betrieben wurde, genannte Zeitzeuge Hans Rittermann verfaßt hatte. Dieser berichtete im Zusammenhang mit den Ereignissen im Raum zwischen Ohrdruf/Arnstadt/Jonastal von einer Reihe Personen, die seit den 1960er Jahren intensiv recherchiert hatten, um die hier vermuteten unterirdischen Anlagen der geheimen deutschen Hochtechnologieforschung zu finden. Einige waren dem Geheimnis so nahe gekommen, daß sie von bisher unbekannten Kräften »aus dem Verkehr« gezogen werden mußten. Wie es scheint, wußte auch das Ministerium für Staatssicherheit (MfS) der DDR vom Vorhandensein dieser Anlagen. Wie auch immer, Rittermann nannte mehrere Namen von Personen, die bei ihren Recherchen in diesem Areal ein gewaltsames Ende gefunden hatten — und zum Schluß den von Karl Brugger!

»... *Es gibt viele, welche alles daran setzen, daß die deutsche Wissenschaft nicht zu ihrem Recht gelangt. So mußten bei der Erforschung der sog. Geheimnisse, welche keine sind, all die, die gute Ergebnisse in der Hand hatten bzw. sahen, doch ihr Leben geben. Dr. Werner Wolf (MfS), 1968 Unfall im Heidenholz ..., Dr. Paul Enke (MfS der DDR) hatte einen Unfall beim Objekt Rote Hütte bei Arnstadt, offensichtlich verstarb er an einem Herzinfarkt; Karl Brugger (BRD-Fernsehen), wurde in Südamerika erschossen, als er auf der Spur eines Kameraden in Argentinien war usw. Für Sie dürften die Namen der Bürger um Arnstadt aktuell sein.*“

Da sich diverse Angaben von Rittermann bei Recherchen als wahr herausstellten und auch mehrere der Todesfälle in Thüringen eindeutig nachprüfbar waren, muß davon ausgegangen werden, daß die Aussage Rittermanns, Karl Brugger sei aufgrund der Tatsache, daß er einem argentinischen Mitglied des Kameradennetzes auf den Fersen war, ernstgenommen werden. Tatsächlich hatte Brugger Jahre vor seinem Tod behauptet, im Gebiet des brasilianischen Mato Grosso existiere ein SS-Stützpunkt. Und nach seinem Tod wollten die Gerüchte nicht abreißen, wonach Brugger u. a. dem Privatflugzeug Hitlers auf der Spur gewesen sei.

Für uns steht fest, daß es eine Verbindung zwischen verschiedenen — für sich allein betrachtet mitunter schwer verständlichen — Elementen gibt, als da sind: deutsche Hochtechnologieentwicklungen (zu denen die Flugscheiben gehören), Absetzbewegungen, Nazi- und andere Aktivitäten in der Antarktis und in Südamerika, Manipulation des UFO-Phänomens vor allem durch die USA und seltsame Todesfälle. Dieser Zusammenhang wird klar offensichtlich, wenn man sich längere Zeit mit den eben genannten Elementen auseinandersetzt.

Für uns steht ebenso fest, daß eine Aufklärung aller genannten Einzelelemente — und damit natürlich auch des Gesamtsachverhalts — Ereignisse und Dinge ans Licht der Öffentlichkeit bringen würde, die so unglaublich erscheinen, daß der Normalbürger sie nur noch staunend und kopfschüttelnd zur Kenntnis nehmen könnte. Und einige Zeitgenossen, die der etablierten Geschichtsschreibung ohnehin kritisch gegenüberstehen, würden Belege in die Hand bekommen, die klar aufzeigen, daß wir

in bezug auf wichtige Aspekte unserer Geschichte und unserer technologischen Entwicklung jahrzehntelang hinters Licht geführt worden sind.

5. Die Dritte Macht

Bis zum Zusammenbruch am 8. Mai 1945 hatte es im Deutschen Reich eine Vielzahl von militärischen Einrichtungen, Forschungs- und Erprobungsstätten sowie private oder staatlich unterstützte Gruppen gegeben, die sich mit geheimer militärischer Forschung im weitesten Sinne befaßten. Vieles davon konnten die Alliierten erbeuten. Vieles, aber eben nicht alles. Anderes wurde vernichtet. Aber eben auch nicht alles. Und einiges verschwand spurlos. Doch wohin?

Könnte es sein, daß sich in der Endphase des Zweiten Weltkrieges ausgewählte militärische Verbände und ausgesuchte Fachpersonen mit geheimem militärischem und technischem Gerät klammheimlich abgesetzt haben? Gab oder gibt es seit 1945 irgendwo auf der Welt verborgene Stützpunkte, die für alle, die aus welchen Gründen auch immer Deutschland bzw. Europa verlassen mußten, Fluchtburgen darstellten? Bestehen diese Stützpunkte heute noch?

Diese Fragen umschreiben dasjenige Phantom, das als »Dritte Macht« bezeichnet wurde und wird: eine militärische und technische geheime Macht jenseits der USA und der (einstigen) UdSSR, die aus Überresten ehemaliger Strukturen des Dritten Reiches besteht.*

Sind das nur Anekdoten sensationssüchtiger Zeitgenossen oder Hirngespinste unverbesserlicher Altnazis?

* Im Untergrund erhältliche Schriften wie beispielsweise *Grundsätzliches zur Dritten Macht von H.-G.* Fröhlich behaupten munter eine Truppenstärke von mehreren 10 000 Mann und phantastische technische Gerätschaften.

Oder Ausgeburten der Propaganda neuer Nazis? — Wir werden sehen.

5.1 Die klassische Legende von der Dritten Macht

Aus unzähligen Augenzeugenberichten, alliierten Pressemitteilungen bis Kriegsende, Pressemeldungen nach 1945 und einer gewissen Portion Phantasie bildete sich nach 1945 die Legende von der Dritten Macht. Im Kern besagt diese Legende folgendes:

Bereits während des Krieges seien durch deutsche Spezialeinheiten auf der ganzen Welt geheime Stützpunkte errichtet worden. In der Endphase des Zweiten Weltkrieges habe dann eine sogenannte Absetzbewegung stattgefunden.* Im Rahmen dieser Absetzbewegung seien mittels U-Booten und durch (vereinzelten) Einsatz von Langstreckenflugzeuge 350 000 Wehrmachtsmitglieder sowie Techniker, Militärs, ausgesuchte junge Männer und Frauen zusammen mit Mengen an geheimer und fortschrittlicher Technik aus Deutschland herausgebracht worden. Ziel der Absetzbewegung seien dann sowohl die Basen in Neuschwabenland als auch deutsche Sperrgebiete in Südamerika gewesen. Uneinig sind sich einige Vertreter dieser legendenhaften Darstellungen über die Dritte Macht in der Frage, ob Hitler

Nachzulesen beispielsweise bei Zündel: *Hitler am Südpol;* Mattern: *UFOs — Letzte Geheimwaffe des Dritten Reiches,* Landig: *Rebellen für Thule;* Fröhlich: *Grundsätzliches zur Dritten Macht;* Haarmann: *Geheime Wunderwaffen.*

lebendig*, tot und tiefgefroren**, tot und als Asche in einer Urne*** oder gar nicht**** den Weg von Berlin nach Neuschwabenland gefunden habe.

Aus den Menschen und dem Material dieser Absetzbewegung habe sich, so heißt es weiter, dann seit 1945 mit oder ohne Hitler die Dritte Macht gebildet. Diese verfüge über technische Möglichkeiten, die denen der USA und der mittlerweile verblichenen UdSSR haushoch überlegen sei. Insgesamt soll die Dritte Macht zu Beginn knapp eine Million Personen umfaßt haben, darunter auch etliche der noch heute sogenannten »Vermißten«. Durch konsequente Familienpolitik und die massenhafte Entführung weißer deutschstämmiger Frauen aus den Vereinigten Staaten sei diese Personenzahl dann in den 1990er Jahren auf immerhin 30 Millionen angestiegen.

Weiter läßt man in diversen Schriften und Artikeln wissen, die Dritte Macht habe immer ein wachsames Auge auf Deutschland und würde das deutsche Volk vom Joch der Kriegsgewinner befreien, wenn die Zeit dazu reif sei. ***** So soll die Teilvereinigung Deutschlands im Jahre 1989 auf Druck der Dritten Macht und gegen den erbitterten Widerstand der DDR- und vor allem der BRD-Regierung geschehen sein. Bevor die Dritte Macht aber offiziell in Erscheinung trete, müsse die militärisch-politische Lage sich bedeutend zuspit-

* Serrano: *Das Goldene Band.*

** Grimm: *Die Flugscheiben des Deutschen Reiches im Endkampf*

*** Büchner & Bernhart: *Hitler's Ashes.*

**** Fröhlich: *Grundsätzliches zur Dritten Macht.*

***** Seit 1997 gibt es für jedes Jahr Vorhersagen, wonach die Dritte Macht demnächst eingreifen würde.

zen.* Die wahren Deutschen müßten halt abwarten und den Himmel beobachten. Am Tage der Befreiung würde für alle die Frohbotschaft durch Fernseher und Radios verbreitet ...

Stützpunkte der Dritten Macht befinden sich angeblich in:** Neuschwabenland in der Antarktis, Bogland in der Arktis, Akakor in Brasilien, Chile***, Argentinien****, im sogenannten Deutschen Gebirge im Libanon, im Tibesti-Gebirge in Lybien, Irak*****, im Hindukusch, der Wüste Gobi, Indonesien, im Bermuda-Dreieck, im Pazifik, im Mont-Blanc-Massiv, auf den Azoren, in Ost-Lappland und den Pyrenäen. Ja sogar in der Erdumlaufbahn, auf dem Mond und auf dem Mars werden Basen vermutet.

Ungeachtet einer vollständigen Ablehnung oder Befürwortung der Legende von der Dritten Macht, die von vielen für interessant, von genauso vielen aber auch als hanebüchener Unsinn bezeichnet wird, gibt es eine Reihe von bemerkenswerten Hinweisen darauf, daß vor und nach 1945 in diesem Zusammenhang mehr in der Welt vor sich ging (und bis heute geht), als allgemein bekannt ist.

* Beispielsweise der in einigen Prophezeihungen angeführte russische Panzerfeldzug bis zum Rhein.

** Als Quelle dienen die bislang in diesem Kapitel zitierten Schriften sowie Aussagen tatsächlicher oder selbsternannter Reichsdeutscher.

*** Damit ist nicht nur die Colonia Dignidad gemeint, sondern noch weitere Sperrgebiete.

**** Oberhalb von San Carlos de Bariloche laut Jan van Helsing.

***** Im Jahr 1944 wurde mit einem Transportflugzeug technisches Material von Deutschland in den Irak verbracht. Bei diesem Material sollen sich auch Bauteile und Unterlagen von Flugscheiben befunden haben, vergl. Ritter, 1999.

5.2 Verborgene Aktivitäten vor und nach 1945

Auf der Suche nach mehr Informationen zur Dritten Macht ist uns zwar nie ein Reichsdeutscher aus Neuschwabenland begegnet, der dies dann auch noch frank und frei zugegeben hätte, aber uns wurden mündliche oder schriftliche Begebenheiten berichtet, die auf verborgene Aktivitäten deutscher Gruppierungen in der Welt vor und nach 1945 hinweisen.

Bevor wir uns den Einzelheiten zuwenden, wollen wir unsere Leserschaft noch wissen lassen, daß wir die Legende von der Dritten Macht ursprünglich auch für eine solche hielten, weil einem von uns (K.-H. Z.) vor Jahren von einem Insider berichtet worden war, daß man diese Geschichte seitens amerikanischer Geheimdienste in die Welt gesetzt habe, um Verwirrung zu stiften. Das mochte durchaus sein. Wir mußten aber gerade in den letzten Jahren erkennen, daß auch diese Auffassung nicht der Dinge letzter Stand war, sondern daß es bei Kriegsende und lange danach reale Vorgänge gab, die – wahrscheinlich entsprechend mystifiziert und ausgeschmückt – als Basis für die Legende dienten.

So schrieb uns eine ältere Dame, ihr Vater habe zusammen mit SS-Offizier Otto Skorzeny junge Männer und Frauen gemustert. Diese Musterung habe den Zweck gehabt, taugliche Personen für die Absetzbewegung zu finden. Im Mai 1945 soll es zwischen U-Booten, die Teil dieser Absetzbewegung waren, und alliierten Seestreitkräften zu einer Seeschlacht im Atlantik gekommen sein. Diese in den offiziellen Geschichtsbüchern verschwiegene Auseinandersetzung sei von der deutschen Seite

gewonnen worden.* Hat diese Schlacht tatsächlich stattgefunden? Greifbare Belege liegen keine vor, auch wenn uns immerhin ein Augenzeuge bekannt ist, der an dieser Schlacht teilgenommen haben will.

Bei der Absetzbewegung spielte die Flensburger Bucht mit ihren U-Boot-Stützpunkten eine tragende Rolle: *»Im Mai 1945 wird Flensburg und das Sondergebiet Mürwik< um die Marineschule Fluchtpunkt mehrerer Tausend Angehöriger von Partei, Staat und Wehrmacht«,* heißt es wortwörtlich in offiziellen Veröffentlichungen zur Geschichte von Flensburg.** Dönitz, der nach dem Tod Hitlers letzter Reichspräsident war, richtete in Mürwik ebenfalls seine geschäftsführende Regierung ein und ernannte dort am 3. Mai Johann Ludwig Graf Schwerin von Krosigk zum Reichskanzler. Erst am 23. Mai 1945 wurde diese letzte deutsche Reichsregierung von den Alliierten abgesetzt und verhaftet.***

Von Mürwik aus nahm Dönitz vor der Kapitulation am B. Mai Kontakt zu den noch verbliebenen Flecken deutscher Herrschaft in Europa auf. So flog am Nachmittag des 7. Mai aus Dönitz' Stab ein Oberst Wilhelm Meyer-Detering mit einer US-Maschine (!) nach Pilsen ins Reichsprotektorat Böhmen und Mähren und von dort mit einem Kleinflugzeug zum Stab von Schörner, der sich zwischen Teplitz und Saaz befand. Offiziell hieß es, Meyer-Detering werde Details der Kapitulation be-

* Vergl. dazu Landig und seine Thule-Trilogie.

** Siehe dazu: *700 Jahre Flensburg — eine kleine Stadtgeschichte,* Flensburg Kl. R. F. St. Heft 11, 1984.

*** Karl Dönitz: *Zehn Jahre und zwanzig Tage: Erinnerungen 1935—1945,* 10. Auflage, Bonn 1991.

sprechen. Am 8. Mai kehrte der Oberst per Flugzeug über Graslitz nach Eger und von dort nach Flensburg zurück, wo er am 10. Mai Bericht erstattete. Im Raum Mürwik blieben deutsche Armeeeinheiten auch nach der Kapitulation bestehen.

Rätselhaft sind die Vorkommnisse um das an der Flensburger Bucht auf der dänischen Seite gelegene Schloß Gaarsten. Gaarsten war und ist einer der Sommersitze des dänischen Königshauses. Im Krieg hatte die SS im Schloß ein Lazarett eingerichtet. Dies Lazarett blieb über die Kapitulation hinaus unter der Herrschaft der SS. Erst im Juni 1945, also nach der Absetzung der letzten deutschen Reichsregierung, wurde das Schloß an die Dänen übergeben.* Was ist in diesem Zeitraum dort geschehen? Eine Antwort auf diese Frage gibt ein Bericht einer Zeitzeugin:

»Gleich nach Ostern mußte das Haus geräumt werden. Mit großen Mercedes-Wagen kamen Herren mit ihren Damen als Flüchtlinge aus Berlin, machten aber in keiner Weise den Eindruck wie arme Menschen. Ein Zimmer nach dem anderen mußten wir auch im Haupthaus räumen.

Nach dem 1. Mai war es um uns herum merkwürdig still und leer. Das Haus zeigte sich plötzlich als Lazarett. Die meisten Leutchen waren noch in der Nacht verschwunden. SS-Maiden, die zurückgeblieben waren, trugen Schwesternhelferinnen-Tracht, die Rote-Kreuz-Fahne wehte, männliche Uniformierte trugen Sanitäterbinden am Arm. Der Speisesaal wurde in aller Hast als

* Farago, 1975.

*OP-Saal hergerichtet, alles sah sehr barmherzig aus. Verwundete, von denen bisher keiner etwas gewußt hatte, waren auch da.«**

Versammelten sich rund um die Flensburger Bucht Personen, um mit U-Booten aus Europa herausgebracht zu werden? Wenn ja, welche U-Boote könnten an dieser Absetzbewegung beteiligt gewesen sein?

Tatsächlich ist eine beträchtliche Anzahl deutscher U-Boote abgängig. Es handelt sich dabei nicht um Verluste durch Feindeinwirkung. Komplette Bauserien, die im Sommer 1944 fertiggestellt wurden, sind verschwunden. Im Referenzbuch von Bodo Herzog über die deutschen U-Boote** sind diese mit dem Vermerk »Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt« verzeichnet. Waren diese U-Boote Teil der Absetzbewegung? Und wie lange waren sie aktiv? Immerhin meldeten noch 1946 argentinische Sicherheitsbehörden, 1957 neuseeländische Behörden*** und 1972 südafrikanische Sicherheitsbehörden**** Aktivitäten deutscher U-Boote aus dem Dritten Reich in ihren Hoheitsgewässern! Kriegerische Tätigkeiten deutscher U-Boote sind bis zum Herbst des Jahres 1946 nachweisbar: Die französische Presseagentur AFP meldete am 25. Februar das Aufbringen des Walfangschiffes *Juliana* durch ein deutsches Unterseeboot bei den Malvinen***** im Südatlantik.

* Irene Pritzen-Steinhorst: *Rundbrief der ehemaligen Kolonialen Frauenschule Rendsburg, 1979, 6.*

** Herzog: *60 Jahre deutsche U-Boote 1906-1966.*

*** *Heim und Welt,* Ausgabe *12, 1956.*

**** *The Star,* Johannisburg, *24.11.1972.*

***** Unter dem Namen Falkland-Inseln britisch besetzte argentinische Inselgruppe.

Bezüglich des Themas »verschwundener« U-Boote soll an dieser Stelle an die bis heute ungeklärten Vorkommnisse vor der schwedischen Küste in den 1980er Jahren erinnert werden: Jahrelang verzeichnete die schwedische Marine immer wieder das Eindringen von U-Booten unbekannter Herkunft in die schwedischen Hoheitsgewässer. Zahlreiche Pressemeldungen aus dieser Zeit* belegen, daß es nicht nur Sichtungen gab, sondern daß es mehrfach mit diesen U-Booten sogar zu militärischen Auseinandersetzungen kam, bei denen die Eindringlinge aber stets unerkannt entkommen konnten. Bis heute konnte nicht geklärt werden, woher diese U-Boote eigentlich stammten. Vorschnelle Schuldzuweisungen an die Adresse der damaligen UdSSR oder das »Argument«, es habe sich nur um Täuschungen gehandelt, fallen aus, denn die schwedische Marine hatte diese Erklärungen ausdrücklich verneint. Und wer ist verantwortlich für das bis heute ungeklärte Verschwinden schwedischer Wissenschaftler im gleichen Zeitraum?** Ist es dabei von Belang, daß diese Wissenschaftler an der Entwicklung von Meßgeräten für Bewegungen unter Wasser beteiligt waren?

* Beispielsweise *Der Spiegel,* Nr. 41, 1982; *Frankfurter Allgemeine Zeitung vom* 2. Mai 1983; *Ruhr-Nachrichten vom* 11. Mai 1983; *Offenburger Tageblatt* vom 16. Februar 1984; *Westdeutsche Allgemeine Zeitung* vom 5. März 1984; *Westfälische Rundschau* vom 10. März 1984; *Westfälische Nachrichten vom* 17. Dezember 1984; *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 11. Februar 1985; *Neue Zürcher Zeitung* vom 10. Juni 1986; *Hamburger Abendblatt* vom 16. Juli 1986; *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 25. Oktober 1986; *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 11. August 1987 und viele andere mehr.

** *Svenska Dagbladet,* Stockholm, mehrere Berichte im Juli und Dezember 1986; *Ruhr-Nachrichten* vom 5. Dezember1986.

Die Aktivitäten der Dritten Macht oder jener Kräfte, die in Ermangelung eines besseren Begriffes so genannt werden, nach 1945 beschränken sich nicht nur auf die Meere, sondern umfassen auch die Luft. Zum Beleg werden hierbei oft »UFO«-Sichtungen herangezogen. Derlei Berichten sollte allerdings grundsätzlich mit großem Mißtrauen begegnet werden. Leider haben die Alien-Glücksritter und die »UFO«-Industrie dieses Thema so gründlich in Mißkredit gebracht, daß eine ernsthafte Auseinandersetzung mit diesen Sichtungen schwer fällt. Auch die Vertreter der Legende der Dritten Macht tappen ab und an in solche oder ähnliche Fallen. Ungeachtet dieser »UFO«-Psychose* gibt es aber ernstzunehmende Meldungen von Flugobjekten unbekannter Bauart und Herkunft. Diese wurden von Wissenschaftlern oder Militärs gemacht und können nicht einfach als Spinnerei oder Angeberei wegerklärt werden. Einige der Sichtungen erfolgten in den 1950er und 1960er Jahren in Gebieten, in denen Stützpunkte der Dritten Macht behauptet werden, so in der Antarktis und den sie umgebenden Gewässern** oder im Nordpolgebiet***.

Äußerst bemerkenswert ist folgende Begebenheit: Im Frühjahr 1977 beschwerte sich eine Gruppe von Ingenieuren aus Uruguay in einer Pressekonferenz über die fortgesetzte Verletzung des Luftraums ihrer Nation durch unbekannte Flugobjekte. Die Flugobjekte seien,

* Diesen Begriff prägte der Flugscheiben-Konstrukteur Epp für die von den Medien zu unrecht favorisierte Hypothese von den außerirdischen »UFOs«.

** *El Mercurio,* Santiago de Chile, 7. Juli *1965; Siete Dias, 11.* Oktober *1969; Globe Mail,* Ausgabe Dezember *1982.*

*** Braenne, *1996.*

so die Ingenieure, »Nazi-Flugscheiben, die von Basen in Argentinien kommen«. In diesen Basen seien ehemalige Wissenschaftler des Dritten Reiches am Werk, die den Zweiten Weltkrieg mit neuartigen Waffen und Flugobjekten fortsetzen wollen.*

Redeten die Ingenieure aus Uruguay dummes Zeug? Handelte es sich bei ihnen um Spinner? Oder könnten sie recht haben? Anstelle einer klaren Antwort unsererseits lesen Sie bitte nachfolgenden Artikel aus der norwegischen Wochenzeitung *Vi Menn* (Ausgabe 3, Januar 1986):

»Am 28.01.1962 befand sich ein Eisbrecher der US Navy im Fahrwasser der Admirality-Bay in der Antarktis. Er war Teil einer Flotte, welche geheime militärische Operationen ausführte. Plötzlich hörte man ein Rummeln von der Eisfläche her. Im nächsten Augenblick schoß etwas aus dem Meer heraus. Durch sieben Meter dickes Eis. Ein ca. zehn Meter langes, silbern glänzendes und einem U-Boot gleichendes Fahrzeug stieg zu den Wolken und verschwand mit schwindelerregender Geschwindigkeit. Enorme Eisblöcke wurden w eit umher geworfen, und aus dem Loch stiegen 30 Meter hohe Wasserkaskaden empor. Ein Wissenschaftler auf dem Eisbrecher, Rober Villela aus Rio de Janeiro, ließ die Neuigkeiten zu den Massenmedien in Brasilien durchsickern. Und als amerikanische Journalisten sich der Sache annahmen und sie der Marine vorlegten, mußte die Marine eingestehen, daß es einen Typ unbekannter Unterwasserfahrzeuge, sogenannte USOs (Unknown

* *La Razon,* Buenos Aires, 08.03.1977.

Swimming Objects, Anm. d. Verf.) *oder Phantom-U-Boote, gibt.«*

Es existieren noch mehr Hinweise auf verborgene militärische Aktivitäten nach 1945. Beim Lesen dieses Kapitels über die Dritte Macht denken Sie bitte einmal darüber nach, wer für die nachfolgend aufgeführten ungeklärten Vorfälle verantwortlich sein könnte. Es handelt sich um eine Auswahl von Ereignissen, die ausnahmslos von militärischen Behörden bestätigt und dokumentiert worden sind:

1952 — Luftalarm über Washington wegen Annäherung unbekannter Flugobjekte auf das Kapitol. *

1957 — In Nevada verschwindet der Prototyp eines militärischen Versuchsflugzeugs für Aufklärung aus großen Lufthöhen. Nach übereinstimmenden Aussagen von Militärs und Zivilisten seien in dem Zeitraum, in dem das Flugzeug verschwand, Flugscheiben am Himmel zu sehen gewesen.**

1961 — Luftabwehrfeuer auf unbekannte Flugobjekte über Moskau.***

1965 — Die argentinische Marine sichtet unbekannte Flugobjekte über der Antarktis.****

* *New York Times, 28.06.1952.*

** *Frankfurter Allgemeine Zeitung, 8.04.1957, S. B.*

*** Buttlar, *1972.*

**** *El Mercurio,* Santiago de Chile, *8.06.1965.*

1967 — In Frankreich lösen sowohl die zivile als auch die militärische Luftraumüberwachung Alarm aus, da sich wiederholt Gruppen unbekannter Flugobjekte im französischen Luftraum befinden.*

1975 — Stützpunkte der US Air Force werden gemäß offizieller Bestätigung des Verteidigungsministeriums mehrere Wochen lang von Flugscheiben beobachtet.**

1976 — Die kanadische Luftwaffe verfolgt mehrere unbekannte Flugobjekte über Kanada.***

1979 — In den USA gibt es Luftalarm, da sich unbekannte Flugscheiben Stützpunkten der US-Air Force nähern.****

1985 — Luftgefechte zwischen Flugscheiben und sowjetischen Militärflugzeugen.*****

Man könnte diese Beispiele beliebig fortsetzen. Da es seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges tausende ähnlicher Zwischenfälle gegeben hat, die oft sogar physikalische Spuren hinterließen und die nicht mit herkömmlichen Annahmen (psychologische Täuschung, Erfindung, Verwechslung mit Wolkenformationen etc. pp.) zu erklären waren, steht definitiv fest, daß sich etwas im Luftraum unseres Planeten bewegt, das wahrscheinlich

* *Lübecker Nachrichten, 19.06.1967.*

** *Neue Presse, 20.01.1979.*

*** Bergmann, *1986.*

**** *Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.01.1979.*

***** Bergmann, *1985.*

sehr irdischer Herkunft ist (aufgrund der hohen Zahl von Sichtungen). Bei Anwendung der Logik und unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich bekanntgewordenen Informationen über Entwicklungen technischer Art in Deutschland am Ende des Krieges bleiben nur drei Lösungen übrig: Die beobachteten Flugkörper sind Weiterentwicklungen entweder der ehemaligen alliierten Mächte oder aber Flugkörper der von uns behelfsweise so bezeichneten Dritten Macht — oder gar beides.

In jedem Falle hätten Russen und vor allem Amerikaner Veranlassung, über die wahre Herkunft der »UFOs« Stillschweigen zu bewahren. Da jedoch seit Jahrzehnten auch ein raffiniertes psychologisches Desinformationsprogramm läuft, das die unbekannten Flugobjekte mit außerirdischen Raumschiffen gleichzusetzen versucht, was (leider) öffentlichkeitswirksam sehr gut gelungen ist, kann man davon auszugehen, daß die »UFOs« nicht nur US-Geheimwaffen sind, sondern daß es sich bei ihnen tatsächlich um Nachfolgeentwicklungen handelt, die mit der Dritten Macht zu tun haben. Immerhin wäre die psychologische Wirkung enorm und in ihren Folgen unabsehbar, wenn man seitens verantwortlicher westlicher Kreise zugeben müßte, daß noch etwas existiert und durch den irdischen Luftraum geistert, das 1945 angeblich endgültig vernichtet worden ist.

5.3 Unternehmen Zukunft: der Z-Plan

Neben der Berichterstattung zur Dritten Macht ist hin und wieder etwas von einem sogenannten Z-Plan zu

lesen.* Dieser Z-Plan soll von der deutschen Abwehr unter Admiral Wilhelm Canaris ins Leben gerufen worden sein. In der militärgeschichtlichen Literatur steht Z-Plan als Bezeichnung für ein frühzeitig aufgegebenes deutsches Flottenrüstungsprogramm. Mit diesem aber soll der Z-Plan des Admiral Canaris nichts zu tun gehabt haben. Der eigentliche Ursprung des Z-Plans der Abwehr sei ihre Abteilung 5 gewesen, die intern als Abteilung Z bezeichnet wurde. Es scheint, daß von der Abteilung Z Planungen der Abwehr ausgingen, die in die mittelfristige und weitere Zukunft reichten oder reichen sollten. Diese Planungen umfaßten wohl auch weitreichende Geheimmaßnahmen, die zwischen 1936 und 1944 geplant und zum Teil auch verwirklicht wurden.

Gegen Ende des Jahres 1941 wurden durch die Ausweitung des Krieges mit Rußland und den USA die Kräfteverhältnisse für Deutschland immer ungünstiger. Angesichts dieser Lage und dem fehlenden Verständnis der führenden Politiker für technische Neuerungen führte Admiral Canaris in den Monaten September bis Dezember 1941 Gespräche mit verschiedenen Persönlichkeiten wie beispielsweise Adolf Galland, Erich von Manstein, Karl Dönitz, Valerio Borghese, August von Mackensen, Rolf Engel und Eugen Sänger sowie mit führenden Industrieunternehmen wie Arado, Dornier, Focke-Wulf, Heinkel, Siemens und anderen. Ferner unterhielt sich Admiral Canaris in dieser Angelegenheit mit Heinrich Himmler, der die technische Truppe der SS anwies, mit Canaris zusammenzuarbeiten. In diversen Gesprächen

* Beispielsweise Ettl: *Der Z-Plan,* 1999.

kam Canaris mit seinen Partnern überein, einen Fonds zur Förderung neuer und technisch fortschrittlicher Waffen zu schaffen. An diesem Fonds beteiligten sich die Firmen Arado nebst den Antriebstechnischen Werkstätten, Dornier, Heinkel, Siemens, Daimler-Benz, DSF und Henschel sowie die Abwehr des Admirals Canaris, also der deutsche Geheimdienst. Das Projekt wurde in der Abteilung 5 der Abwehr organisiert und erhielt die Bezeichnung Z-Plan. Die zur Verwaltung des Fonds gegründete Organisation erhielt den Namen »Die Kette«. Aus verständlichen Gründen war sie eine Angelegenheit strengster Geheimhaltung, wurde aber anscheinend durch Hitler und Himmler geduldet.

Seit Winter 1941 beschäftigte sich die Abteilung Z des deutschen Geheimdienstes mit nichts anderem mehr als der Verwirklichung des Z-Plans. Die geheimsten Projekte des Z-Plans waren zweifellos die Arado *555,* die Fw »Neos« und die »Vril«-Flugscheiben. Die Produktionsstätten dieser Objekte lagen angeblich in Brandenburg, in Niederbayern, im Raum Dresden, in Krefeld und in der Steiermark. Einige dieser Projekte kamen über das Planungsstadium nicht hinaus, andere gelangten bis zur Frontreife und wurden noch mit Erfolg eingesetzt. Inwieweit die »Vril«-Flugscheiben rechtzeitig zur Fronttauglichkeit hätten gebracht werden können, ist schwer zu beurteilen. Diesbezüglich wurde vielleicht seitens der Verantwortlichen mehr auf angebliche BMW-Entwicklungen und auf die »Haunebu«-Flugscheiben gesetzt.*

* Für weitere Flugscheiben-Entwicklungen siehe ausführlich bei Gehring & Rothkranz: *Der Flugscheiben-Mythos,* Amun-Verlag, 2001.

Im Sommer 1944 wurde der Z-Plan zum sogenannten Zukunfts-Plan. Dieser diente der Schaffung von Mitteln, die auch nach einer militärischen Niederlage des Reiches noch wirksam werden konnten. Gedacht war auch, daß gleich einer Kette die Bereithaltung dieser Mittel notfalls über mehrere Generationen hinweg möglich war. Für diesen neuen Plan wurden unterirdische Anlagen geplant und zumindest teilweise wohl fertiggestellt. In diesen Anlagen wurden Geheimwaffen des Reiches für einen späteren Gegenschlag bereitgehalten. Zeitgleich fand eine Errichtung von überseeischen Stützpunkten des Großdeutschen Reiches statt. Auch hier war die Initiative von Admiral Canaris ausgegangen. Schon während des Ersten Weltkriegs hatte er mit dem Kreuzer *Dresden* die antarktische Region bereist und auch zur Antarktis gehörende vorgelagerte Inseln besucht. Der Gedanke, daß Stützpunkte dort für Deutschland sehr wertvoll sein müßten, kam Canaris schon damals.

Interessant ist, daß der Z(unkunfts)-Plan gewisse Ähnlichkeit mit der von der SS und höchsten Kreisen der NSDAP und Industrie organisierten »Operation Avalon« hat, die die politische und/oder wirtschaftliche Überlebensfähigkeit des Reiches und der NS-Bewegung sicherstellen sollte.

5.4 Das Pol-Reich

Neben der militärisch ausgerichteten Dritten Macht soll es aber noch eine andere »Dritte Macht« geben: In Verbindung mit abendländischen okkulten Traditionen und

der Gral-Legende wurde nach 1945 verschiedenartig das Bestehen eines »Heiligen Reiches Arktischer Provenienz« oder eines »Pol-Reiches« behauptet.* Dabei soll es sich um eine geistige Macht im Sinne der göttlichen Weltordnung handeln.**

In engen Zusammenhang mit dem Pol-Reich steht die »Bruderschaft der Polarier«, von der in einigen Quellen*** in der ersten Hälfte der 1950er Jahre die Rede ist. Diese Bruderschaft soll neben okkulten Kenntnissen auch Wissen über geheime Stützpunkte im Nordpolbereich haben. In diesen Stützpunkte sollen sowohl okkulte als auch technische Errungenschaften verwahrt werden, um zu gegebener Zeit für den Aufbau eines Neuen Reiches zur Verfügung zu stehen.**** Die Traditionen des Bundes der Polarier weisen über Tibet und die Templer zu einem Goldenen Zeitalter, auf dessen Wiedererscheinen die Polarier hinarbeiten.

Vor dem Zweiten Weltkrieg war ein Orden der Polarier in Frankreich tätig.***** Darüber hinaus existieren auch Hinweise auf Ordensglieder in Asien.****** Nach 1945 scheint der Orden der Polarier seine Tätigkeiten wieder aufgenommen zu haben.******** Vielleicht stehen mit ihm Berichte über fliegende U-Boote oder okkulte Zeichen gebende Flugscheiben in Zusammenhang, die

* Binder, 1951; Dietrich, 1954; Schweickhardt, 1952.

** Dietrich: *Des Grales ewiges Reich,* 1954.

*** Beispielsweise Binder: *Die Brüderschaft der Polarier,* 1951; *Real-esoterische Kurzberichte,* 1954.

**** Ähnliche Stützpunkte beschreibt auch Wilhelm Landig in seiner Roman-Trilogie.

***** Binder: *Die Brüderschaft der Polarier.* 1951.

****** Zam Bhotvia: *Asia Mysteriosa,* Paris 1929.

******* *Eine seltsame Botschaft aus dem Reich der Polarier,* 1951.

in den 1950er Jahren vereinzelt in einschlägigen Magazinen auftauchen ?*

5.5 Militärische und okkulte Stützpunkte

Keine Macht, weder eine militärische noch eine geistige oder okkulte, kommt auf die Dauer ohne Stützpunkte aus. Sollte es eine Dritte Macht geben oder gegeben haben, so muß oder mußte sie also auch Stützpunkte besitzen, wenigstens einige wenige (vereinzelt heißt es auch, die Dritte Macht verfüge in *vielen* Teilen der Welt über Stützpunkte).** Die Errichtung dieser Stützpunkte muß logischerweise bereits vor dem Mai 1945 begonnen haben und außerhalb Deutschlands, vielleicht sogar weltweit erfolgt sein. Entsprechende Nachforschungen hierzu fördern aufsehenerregende Einzelheiten zutage: Entgegen der weit verbreiteten Meinung war das Deutsche Reich zwischen 1939 und 1945 keineswegs ohne Kontakt zum Rest der Welt außerhalb des deutschen Machtbereichs. Im Gegenteil: Bis 1945 war Deutschland weltweit mit wissenschaftlichen und militärischen Expeditionen aktiv. In einem 1947 erschienenen Bericht*** über die geographische Wissenschaft in Deutschland innerhalb des Zeitraums von 1933 und 1945 wird detailliert aufgeführt, wo überall bis zum Kriegsende Auslandsforschung praktiziert wurde. Hier einige Beispiele:

* *Realesoterische Kurzberichte, 13/1954, 15/1955, 21/1955.*

** Haarmann: *Geheime Wunderwaffen, 1985; Stoll: Reichsdeutsche Hochtechnologien, 1999.*

*** Troll, *1947.*

- 1933	botanische Expedition in Palästina;
- 1934/35	Expedition nach Westchina;
- 1935	Sven Hedins Expedition nach Mittelasien;
- 1936/38	Expeditionen in Südamerika;
- 1937	Expedition auf den Nanga-Parbat im Himalaya; *
- 1937	Internationale Expedition in Libyen;
- 1937/38	Äthiopien-Expedition;
- 1938	Durchquerung der afrikanischen Tropen;
- 1938	Grönland-Expedition;
- 1938	Teilnahme an der internationalen Erforschung des Golfstroms;
- 1938/39	Neuschwabenland-Expedition in der Antarktis;
- 1938/39	Forschungsunternehmen in Guatemala;
- 1938/40	Erforschung der mittleren Cordilleren in Peru;
- 1939	Arabien-Expedition;
- 1939	Persien-Expedition;
- 1939	Expedition in Zentral-Asien;
- 1939	Besuch verschiedener Inseln im Südatlantik;**
- 1939/40	zahlreiche Forschungsunternehmungen in Vorderasien;
- 1939/40	Westafrika-Expedition;

* Siehe dazu auch: Bauer: *Kampf um den Himalaya, 1942.*

** Headland, R. K.: *Chronological list of antarctic expeditions, 1989.*

- 1939/45	Sonnenstrahlenmessungen in Westafrika;
- 1940/41	Spitzbergen-Expedition;
- 1940/42	Expedition in Libyen;
- 1942	Versuch der Errichtung einer Wetterstation auf den Kerguelen im Südatlantik; *
- 1942	Besuch verschiedener Inseln im Südatlantik;**
- 1942/43	Amazonas-Expedition.

Diese einer nach 1945 erschienenen Veröffentlichung entnommene Liste über deutsche wissenschaftliche Auslandsforschung zeigt deutlich, daß es dem Deutschen Reich sehr wohl möglich war, noch bis 1945 in Übersee wissenschaftliche Expeditionen durchzuführen.

Welche *militärischen* Unternehmungen mag es dann erst in dieser Zeit weltweit gegeben haben? Ans Licht der Öffentlichkeit gelangt sind immerhin Hinweise auf deutsche Soldaten und Stützpunkte in Brasilien***, in Argentinien****, in Kolumbien im Rahmen des »Unternehmens Silberstaub«*****, in Grönland******, in der Libyischen Wüste*******, auf Fuertoventura******** im Atlantik oder in der Antarktis. Neben diesen Stützpunkten

* Headland, R. K.: *Chronological List of antarctic expeditions. 1989.*

** Ebenda.

*** Brugger, *1976.*

**** *Loup: Die Geisterschiffe.*

***** Molinero, *1984.*

****** Holzapfel: *Polarforschung, 1951*

******* Troll, *1947;* Eckhardt & Gehring, 2001.

******** N. N.; *Der U-Boot Bunker von Fuertoventura, 1984.*

gab es insbesondere im Südatlantik eine Reihe geheimster militärischer Operationen mit den Bezeichnungen »Mercator 2« und »Wolin«* sowie noch im April 1945 im bereits geräumten Nord-Norwegen. ** Auf den Kerguelen im Südatlantik gibt es das südlichste deutsche Soldatengrab, das entstand, als dort ein Seemann im Herbst 1944 beigesetzt wurde.*** Dieser Seemann gehörte zur Besatzung der *Atlantis,* die im Herbst 1944 Kontakt mit einer »Vril«-Flugscheibe gehabt haben soll.**** Bereits 1942 war begonnen worden, auf den Kerguelen eine meteorologische Station einzurichten sowie auf der benachbarten Gough-Insel ein Gefangenenlager für die durch deutsche Hilfskreuzer und U-Boote aufgebrachten Schiffsbesatzungen. *****

Bekannt ist die Insel Fuertoventura als Touristenhochburg. Weniger bekannt ist wahrscheinlich, daß der Süden der Insel eine besondere Geschichte hat:****** Die Halbinsel Jandia war von 1939 bis 1945 ein deutscher Flottenstützpunkt. Dieser wurde nach Kriegsende aufgelöst, die Halbinsel blieb aber Sperrgebiet im Privatbesitz eines Deutschen namens Gustav Winter. Winter ließ sich 1940, 1946 oder 1950 in der Nähe von Cofete eine festungsartige******* Villa bauen. Der 1893 im Schwarzwald geborene Ingenieur lebte seit 1915 in Spanien.

* Gellermann: *Der andere Auftrag,* 1999.
** Siehe im ersten Kapitel dieses Buches.
*** Headland: *Chronological list of antarctic expeditions.* 1989.
**** Reifenberger: *Fuerteventura-Handbuch,* Conrad Stein Verlag, Kiel 1992.
***** http://www.villawinter.at.tt/
****** Dumont Reiseführer Fuerteventura.
******* Die Außenwände haben ein Stärke von 70 Zentimeter.

Winter starb 1971 im Rentenalter. Wenige Monate später berichtete das Magazin *Stern* über Winter und den deutschen Stützpunkt. Der Titel der Reportage lautete »Die phantastische Geschichte Don Gustavos, sein geheimnisvolles Haus und der U-Boot-Stützpunkt«.

Zu Lebzeiten war Winter an verschiedenen Projekten auf Gran Canaria und Fuertoventura beteiligt. So soll er vor dem Zweiten Weltkrieg an einem Versuch gearbeitet haben, mit starken Magnetfeldern den Kompaß bei Schiffen und U-Booten zu beeinflussen.* Von den Einheimischen respektvoll Don Gustavo genannt, erhielt Winter für seine Verdienste in der Landwirtschaft große Ländereien im Süden der Insel zum Geschenk. Während des Zweiten Weltkrieges war Winter, folgt man den Darstellungen über ihn, an Planung und Bau des U-Boot-Stützpunktes beteiligt und als Agent für die deutsche Abwehr tätig.** Der U-Boot-Stützpunkt habe sich nahe der Stadt Ajouy in erweiterten natürlichen Höhlen befunden. Tatsächlich befinden sich dort heute noch rechtwinklige Stollen und Belüftungsschächte.*** Das Gelände um seine Villa wurde während dieser Zeit weiträumig zum militärischen Sperrgebiet erklärt und scharf bewacht. Anfang der 1950er Jahre wurden Teile der militärischen Anlagen, mit Ausnahme des Flughafens, gesprengt. Obwohl 1987 die Halbinsel zum »Naturpark Jandia« erklärt wurde, befindet sich ein Großteil des Landes in Privatbesitz. Die Eigentümer von heute dürfen in Winters Umfeld vermutet werden.

* http://mitglied.lycos.de/VillaWinter/Winter.html (Stand Januar 2003).

** http://www.villawinter.at.tt (Stand Januar 2003).

*** http://mitglied.lycos.de/VillaWinter/Ajuy.html (Stand Januar 2003).

Angesichts der aufgeführten Beispiele wird es nun sicherlich niemanden mehr verwundern, daß es während des Zweiten Weltkrieges seitens des Deutschen Reiches weltweit geheime Unternehmungen gab. Doch setzen sich entsprechende Aktivitäten auch nach dem Ende des Krieges fort? Entgegen dem bisherigen Alltagswissen lautet auch hier die Antwort: Ja! Vereinzelten Pressemeldungen zufolge sollen sich beispielsweise in den 1950er Jahren in der Nordpol-Region entsprechende Aktivitäten zugetragen haben. Im Januar 1951 berichtete die Zeitschrift *Neues Europa* * über diesbezügliche Aussagen kanadischer Luftwaffenpiloten. Laut diesen Aussagen ist die kanadische Air Force bei Patrouillenflügen, die von den Parry-Inseln starteten, auf Hinweise über verborgene Stützpunkte und Flugscheiben-Aktivitäten gestoßen. Entsprechende Sichtungen hätten, so war zu lesen, viele Piloten gemacht.

Auch die U.S. Navy hatte in den 1950er Jahren merkwürdige Sichtungen in der Nordpol-Region zu verzeichnen. Nur wenig ist davon an die Öffentlichkeit gedrungen. Bemerkenswert ist daher ein Bericht in der *Saarbrücker Zeitung* vom September 1957,** den wir wegen seines außergewöhnlichen Inhaltes nachfolgend zur Gänze wiedergeben:

»Die in den fast ständig zugefrorenen Häfen Alaskas stationierten amerikanischen Marineaufklärungsflieger sind vom Kommando der Luftüberwachung in Alaska alarmiert worden. Seitdem kreuzen sie tausende

* *Neues Europa, 1*. Januar 1951.

** »Geheimnisvolle Stahlkuppel im ewigen *Eis«, Saarbrücker Zeitung,* 14. September 1957.

Kilometer weit über den Nordpol, um an einem in ihrer Karte eingetragenen Punkt nach einer geheimnisvollen Stahlkuppel zu suchen. Ein strategischer Bomberverband hatte diese Kuppel vor einem Monat (im August 1957, Anm. d. Verf.) zum erstenmal 1000 Seemeilen nordöstlich der De-Long-Inseln im ewigen Eis gesichtet.

Der Pilot des damals im Probeeinsatz befindlichen Strahlentriebwerkbombers berichtet: >Der monotone Flug über die endlosen Flächen des ewigen Polareises wurde plötzlich unterbrochen. Ich wies meinen Bordfunker auf eine stählern glänzende Kuppel zwischen Eisbarrieren hin, die sich 3000 Meter unter uns türmten. Die Kuppel war graublau und drehte sich wie der gepanzerte Gefechtsturm einer Festung oder nach Art eines Radargerätes. Wir peilten das Ding an und funkten. Dabei gingen wir auf 800 Meter herunter. Da sahen wir deutlich, wie die Kuppel sich auf einer Drehscheibe oder einer Riesenwelle bewegte. Plötzlich muß man unsere Funksignale vernommen haben. Die Kuppel drehte sich nicht mehr und verschwand blitzschnell wie ein Fahrstuhl in der Tiefe. Darüber schoben sich waagrechte Schotten.< Der Funker dieses Bombers berichtet, daß während der ganzen Anfluges auf die geheimnisvolle stählerne Kuppel im Nordpolareis sämtliche elektrischen Bordgeräte unmittelbar nach dem Funkanruf für Unbekannt ausfielen.

Diese Beobachtung im ewigen Eis ist höchst sonderbar. Die Stellen des Aufklärungskommandos in Alaska fragen sich, ob es sich um einen vorgeschobenen Beobachtungs- und strategisch wichtigen Posten einer anderen Macht handelt. Besonders zu denken gibt der

Ausfall aller elektrischen Bordgeräte. Sollte mit radiotechnischen Störmitteln, die sogar die Tourenanzeiger zittern ließen, etwa alle Positionsmeldungen unmöglich gemacht werden? Seit der Meldung der Bomberbesatzung führten Aufklärer 19 Patrouillenflüge über dem mysteriösen Gebiet durch. Aber 1000 Seemeilen nordöstlich der De-Long-Inseln klart das Wetter nur selten auf Dort unten zwischen Schneesturm und peitschendem Eissturm muß die geheimnisvolle Stahlkuppel liegen.

Seitdem die Entdeckung gemacht worden ist, melden die verschiedensten Küstenstationen Alaskas Funksignale, die offenbar verschlüsselt sind und die aus besagter Gegend zu kommen scheinen. Flugzeuge, die die Funkspur aufnahmen, kamen bald in die Nähe jener Position. Immer wenn sie sich jedoch auf weniger als 20 Meilen der Station nähert, schweigt der rhythmische Morsetakt. Das strategische Kommando Alakas nimmt an, daß es sich um eine geheim gehaltene Forschungsbasis einer unbekannten Macht handelt. «

Auch von anderen Punkten der Erde sind Aktivitäten, die Stützpunkten der Dritten Macht zugeordnet werden könnten, bekannt. So berichtete Giangiacomo Foa, Korrespondent der Mailänder Zeitung *Corriere della Sera,* im Februar 1984 über deutsche Sperrgebiete in Südamerika.* Foa stützt die Angaben über die Sperrgebiete auf die Aussagen des SS-Offiziers Walter Rauff. Dieser hatte im Februar 1984 in Rio de Janeiro eine Pressekonferenz gegeben. In dieser Pressekonferenz führte Rauff aus, es gebe in Südamerika immer noch 22 deutsche Sperrge-

* Foa: *In Chile c'e una colonia nazista di cui Pinochet e' cittadino onorario,* 1984.

biete. Diese seien in Argentinien, Chile, Paraguay und Brasilien gelegen. Die Einrichtung der Sperrgebiete habe schon während des Zweiten Weltkrieges begonnen. Zusammen würden die Sperrgebiete mehrere hundert Quadratkilometer umfassen mit Städten, Rundfunk- und Fernsehstationen, Flughäfen, Landwirtschaft und Industrieanlagen.

Das bekannteste dieser südamerikanischen Sperrgebiete dürfte wohl die sogenannte Colonia Dignidad in Chile sein. Um die Colonia Dignidad ranken sich viele Gerüchte. Diese sollen hier nicht wiedergegeben werden. Statt dessen geben wir eine kurze Beschreibung der Colonia, die sich auf Auskünfte von Personen stützt, die selbst dort waren.

Die Colonia Dignidad ist ein sehr großes Gebiet, das in drei Zonen unterteilt werden kann. In der äußeren Zone findet der Kontakt mit dem Rest der Welt statt. Es gibt dort Schulen und Krankenhäuser, die auch von der Bevölkerung der Umgegend kostenlos genutzt werden können. Des weiteren befindet sich dort das *Thule-Hotel,* das auch Räume für Tagungen und Konferenzen bereitstellt. Die mittlere Zone dient den Mitgliedern der Colonia zum Wohnen und Arbeiten. In dieser Zone befinden sich auch die Industrie- und Bergbauanlagen der Colonia. Die innere Zone bleibt selbst vielen Mitgliedern der Colonia verschlossen. Was sich in dieser Zone verbirgt, konnten die Berichterstatter leider auch nicht sagen. Die Fluglinien in Chile umfliegen das Gebiet der Colonia Dignidad. Auf den Routenplänen sei deutlich die Kurve zu sehen, die die Flugzeuge auf ihrem Weg fliegen müssen.

Viele der Horrormeldungen, die vor allem in den 1980er und 1990er Jahren über die Colonia verbreitet wurden, stammen von einem katholischen Priester. Dieser Priester wurde in den 1980er Jahren von Deutschland nach Chile strafversetzt, weil er sich an Meßknaben vergangen hatte. Um sich wieder zu rehabilitieren, setzte er dann Falschmeldungen über die Colonia in die Welt. Von ihm kommen auch die Meldungen über angeblich ins Gebiet der Colonia verschleppte und mißhandelte Kinder. Nun verschwinden tatsächlich ab und an Kinder aus der Umgegend im Gebiet der Colonia. Dies ist aber auf die Bergwerkstätigkeit innerhalb des Gebietes zurückzuführen: Aufgrund dieser Bergwerkstätigkeit gibt es an manchen Stellen alte, halb eingestürzte Stolleneingänge. Kinder, die dort hineingehen und sich in den Stollensystemen verirren, bleiben zumeist verschollen. Zwar gibt es Zäune und andere Sicherungsmaßnahmen, aber Kinder (und auch Erwachsene) finden immer wieder Wege, diese zu überwinden.

Außerhalb von Fachkreisen meist unbekannt, aber kein Geheimnis sind die deutschen Stützpunkte in Grönland und auf Spitzbergen. Bis zum Zusammenbruch des Deutschen Reiches im Jahre 1945 war der Flughafen Banak in Nord-Norwegen Ausgangspunkt für Versorgungs- und Fernflüge ins Innere der Arktis und nach Grönland.* Seit dem Beginn der Kriegshandlungen war es für die deutsche militärische Planung unabdingbar, verläßliche Wetterdaten zu erhalten. Zu diesem Zwecke wurden eine Reihe militärisch-meteorologischer Expe-

* Der deutsche Flugscheibenkonstrukteur Epp war 1940/41 dort stationiert. Zufall?

ditionen ins Nordmeer entsandt.* Teilweise überwinterten diese Unternehmen in Grönland oder Spitzbergen, teilweise errichteten sie feste Stationen, die bis 1945 in Betrieb blieben.** Nachfolgend die Liste wichtiger Unternehmen:

- »Knospe« nach Spitzbergen 1941/42;
- »Bansö« nach Spitzbergen 1941/42;
- »Nußbaum« nach Spitzbergen 1942/43;
- »Holzauge« nach Ostgrönland 1942/43;
- »Kreuzritter« nach Spitzbergen 1943/44;
- »Baßgeige« nach Ostgrönland 1943/44;
- »Schatzgräber« zum Franz-Joseph-Land 1943/44;
- »Svartisen« zur Hopen-Insel 1943/44;
- »Hessen« nach Ostgrönland 1944;
- »Edelweiß I« und »Edelweiß II« nach Ostgrönland 1944;
- »Haudegen« nach Spitzbergen 1944/45;
- »Helhus« zur Hopen-Insel 1944/45;
- »Taaget« zur Bäreninsel 1944/45.

Neben diesen Unternehmungen war gar geplant, inmitten Grönlands Flugplätze anzulegen.*** Die Luftwaffe beauftragte die Forschungsanstalt Graf Zeppelin mit entsprechenden Vorbereitungen. So wurde eigens eine »Erprobungsstelle Arktis« eingerichtet, die sich mit Entwicklung und Erprobung arktischer Ausrüstungen befaßte.

* Holzapfel: *Polarforschung, 1951.*
** Nusser: *Die deutschen Arktisstationen. 1948.*
*** *Der Spiegel, 9, 1950.*

Während des Krieges ließen sich die deutschen, russischen und amerikanischen Wetterstationen auf Grönland und Spitzbergen in der Regel gegenseitig in Ruhe. Jede Seite benötigte Wetterdaten, und eine Störung in ihrer Übertragung hätte niemandem genutzt. Die meisten deutschen Stationen wurden dann im Sommer 1945 von den Alliierten aufgelöst.* Gemäß der offiziellen Geschichtsschreibung hat sich der letzte deutsche Stützpunkt auf Grönland immerhin erst 1950 (!) dem Feind ergeben.**

Gab es danach noch weitere funktionierende deutsche Stützpunkte? Wahrscheinlich ja. Vereinzelt wurde beispielsweise in diesem Zusammenhang über ein sogenanntes »Laboratorium des Todes« berichtet.*** Dieses soll sich auf Grönland befinden. Der jugoslawische Geheimdienst gab diesem Stützpunkt in den 1950er Jahren diesen seltsamen Namen, wobei allerdings nichts über seinen Zweck ausgesagt wurde. Den Geheimdienstangaben zufolge sollen in dem Stützpunkt aus dem Meer startende Flugscheiben stationiert sein. Es könnte sich dabei vielleicht um einen wirklichen reichsdeutschen Stützpunkt handeln, der 1945 nicht kapitulierte.

So unglaublich das auch im ersten Moment klingen mag, muß doch folgendes bedacht werden: Als das Kriegsende in Deutschland absehbar war, wurden eine ganze Reihe von neuen technologischen Entwicklungen auf Schiffe und U-Boote geladen und in die »Festung Norwegen« transportiert. Worum es sich dabei im einzel-

* Liverside, 1960.

** *Zeitschrift für Polarforschung,* 1951

*** Schweikhart: *Um Krone und Gipfel der Welt.* 1952.

nen handelte, wurde nie bekannt, da es sich einerseits um geheime deutsche Aktivitäten drehte und andererseits die Norweger nach dem Krieg die Zeit der deutschen Besatzung als Schmach empfanden und bis heute kaum über diesen Aspekt ihrer Geschichte berichtet haben. Trotzdem kann man davon ausgehen, daß in Norwegen Vorbereitungen für den Einsatz besonderer Waffensysteme getroffen wurden, wozu auch die Flugscheiben-Technologie gehört haben könnte.

Deutsche Sperrgebiete soll es auch in Nordafrika im Tibesti-Gebirge gegeben haben oder noch geben.* Bis heute hält sich ein hartnäckiges Gerücht, wonach im Jahre 1943, am Ende des Afrika-Feldzuges, an die 10 000 deutsche Soldaten mit ihrer Ausrüstung in das Tibesti-Massiv gezogen seien und dort einen Stützpunkt mit Straßen, Städten, Höhlensystemen und sogar Kurorten errichtet hätten. Kontaktstellen gebe es in einigen spanischen und nordafrikanischen Städten. Ohne einen Kontakt mit diesen Stellen komme niemand unerwünscht in den Stützpunkt hinein oder aus ihm hinaus. 1957 versuchte eine französische Expedition, diese sogenannte »Weiße Stadt« zu finden, was aber mißlang.

* *Das Wiener Blatt, »Wir* suchten die weiße Stadt«, 1957.

6. Der Flugscheiben-Untergrund nach *1945*

Mit dem Ende des Dritten Reiches im Jahre 1945 verschwanden zwar die meisten okkulten Hintergründe des »Tausendjährigen Reiches« aus dem Bewußtsein der Menschen, aber die Inhalte und Reste ihrer Vertreter lebten weiter. Teilweise bestanden Gruppen fort, teilweise wurden neue gegründet. Die österreichische Zeitschrift *Mensch & Schicksal* berichtete in den 1950er Jahren vereinzelt über okkulte Flugscheiben-Gruppen, ohne jedoch genauere Einzelheiten kundzutun.* Immerhin zeugten diese Berichte davon, daß sich nach 1945 weiterhin Menschen um okkulte Zusammenhänge und Flugscheiben bemühten. Auch Landig läßt in seiner Thule-Trilogie gleiches anklingen.

In der Zeit zwischen 1960 und 1990 war es, abgesehen von einigen Ausnahmen, eher ruhig um das Thema geworden. Mit dem Beginn der 1990er Jahre gab es aber eine deutliche Neubelebung der Diskussion, wenn auch nicht immer zum Wohle der Sache, wie gleich zu zeigen sein wird.

Bei den nachfolgenden Informationen handelt es sich um Auswüchse dessen, was wir in den vorherigen Kapiteln darzustellen versuchten. Wir wollen deshalb nochmals betonen, daß es uns um eine wahrheitliche und sachliche Aufarbeitung des Themas Flugscheiben und Neuschwabenland sowie seiner mit ihm verbundenen Komponenten geht. Dazu müssen mythologischer Ballast, Wunschdenken und Verklärungen beiseite geräumt werden. Nur so gelangt man an den Kern des

Geschehens. Dieses Vorhaben wird aber massiv dadurch erschwert, daß sich in den letzten Jahren ein von uns so bezeichneter Flugscheiben-Untergrund gebildet hat, der genau das Gegenteil von dem betreibt, was wir zu tun versuchen – und damit natürlich dem Thema mehr schadet als nützt.

Beinahe zeitgleich mit der Sinnkrise der marktwirtschaftlichen Ordnung, die seit Anfang der 1990er Jahre um sich greift, suchen viele Menschen vermehrt nach Traditionen und Lehren, für die es sich zu leben lohnt. Auf dieser Suche treffen einige dieser Menschen dann auf Informationsquellen und Gruppierungen, die höchst obskur sind und die die von uns in diesem Buch dargestellten Themen behandeln, wenn auch in einer Art und Weise, daß man sich nur wundern kann. Manches von dem, was da behauptet wird, trägt quasi-religiöse Züge und ist mit dem gesunden Menschenverstand kaum mehr vereinbar. Daß wir das hier erwähnen, hat natürlich seinen Grund, denn wir wollen nicht den Eindruck erwecken, als würden wir gewisse exzessive Elemente des von uns behandelten Themas einfach ignorieren.

Da existieren z. B. gewisse »Clubs« und »Vereine«, in denen sich überzeugte »Haunebu«- und Dritte-Macht-Anhänger treffen, um die abgehobensten Auffassungen zu diskutieren. Auffallend ist, daß auf solchen Veranstaltungen zumeist nur Literatur»quellen« genannt werden, die religiös verbrämte oder weltanschaulich weit rechts stehende Auffassungen äußern und nicht belegbar sind. Die gesamte weitere, oft sachliche Literatur zum Bereich Flugscheiben sowie wissenschaftlich-technische Publikationen scheinen unbekannt zu sein, ignoriert oder gar

als nicht linientreu abgelehnt zu werden. Als Höhepunkt werden vereinzelt Artikel aus US-amerikanischen Zeitungen herumgereicht, die die »Haunebu«-Legende einwandfrei belegen sollen. Schließlich kämen diese Artikel, so wird diskutiert, ja vom sogenannten Gegner, und warum sollte der bezüglich reichsdeutscher Flugscheiben etwas zugeben, was nicht existiert? Stolz ob des vermeintlichen Fundes werden dann Aufsätze aus US-Magazinen wie dem *National Enquirer,* dem *National Examiner* oder den *Weekly World News* mit Meldungen über die Rückkehr von Astronauten aus dem Dritten Reich, deutschen »UFO«-Basen mitten in den USA oder Aussagen von Militärs über Nazi-Untertassen herumgereicht oder zitiert.

So gut diese Meldungen auch ins Konzept passen, sie sind allesamt falsch! Die eben genannten US-Magazine sind nämlich gar keine Zeitungen im eigentlichen Sinne des Wortes, sondern mehr oder weniger satirische Blödel-Publikationen, in denen die meisten Berichte frei erfunden sind. Interessanterweise betonen diese Magazine dies auch unmißverständlich in jeder ihrer Ausgaben. Es wirft leider ein trübes Licht auf bestimmte Strömungen innerhalb der sogenannten Flugscheiben- und Dritte-Macht-»Forscher«, wenn sie trotzdem solche Magazine als »Beweis« nutzen. Und dies ist umso schlimmer, als die wahren Tatsachen und Hintergründe genügend Stoff für spannende Diskussionen geben. So werden also sinnlos Kräfte vergeudet, obwohl es doch genug handfeste Hinweise für Flugscheiben und damit in Zusammenhang stehende Themen gibt, denen nachzugehen es sich lohnt.

Der an Grotesken reiche Flugscheiben-Untergrund, wie wir ihn einmal nennen wollen, wurde in den letzten Jahren noch um die Komponente »Internet« erweitert. Das Internet kann zugegebenermaßen, sofern man die entsprechenden Techniken kennt, Informationen in Hülle und Fülle bieten. Leider aber ist dieses Medium auch ein Irrenhaus, in dem jeder seinen geistigen Müll auf einer Homepage zur Schau stellen kann. Insbesondere bezüglich »Haunebus«, Neuschwabenland, der »Operation Highjump« und der Dritten Macht kann man im World Wide Web eintauchen in eine Welt des Schwachsinns. Fröhlich werden gesicherte Fakten, fehlerhaft von anderen Abgeschriebenes, eigene Interpretationen und Falschmeldungen zusammengewürfelt und auf einer eigenen Seite präsentiert. Ein Beispiel:

*»Die glockenförmigen Flugobjekte wurden von einer technischen SS-Abteilung entwickelt, welche Thule-Gesellschaft hieß und ihre Flugobjekte Haunebu nannte. Sie bestanden aus einer Raumkapsel, welche für die Druckstabilität bei Weltraumflügen oder für den Aufbau eines elektrisches Feld kugelförmig war.«**

Hier wird alles durcheinandergeworfen, und der Verfasser sollte sich für eine Form der Flugscheibe entscheiden: War sie nun glocken- oder kugelförmig?

Eines der Spitzenprodukte haunebuesker Wirrnisse sind unseres Erachtens die mittlerweile auch im Internet einsehbaren »transmedialen Botschaften vom Aldebaran«. Im Laufe der Jahre sind uns aus verschiedensten Quellen immer wieder solche transmedialen

* http://www.thaalien.de/QUANT04.html

Botschaften zugetragen worden, ohne daß jemals die genaue Herkunft dieser Informationen klar war oder im Nachhinein geklärt worden wäre. Mal kamen sie aus der Schweiz, mal von einer betagten Dame aus Hamburg oder auch mal aus Österreich. In diesen Botschaften geht es zumeist um das Erscheinen der Retter vom Aldebaran, das Wiederauferstehen des Großdeutschen Reiches und um den Zeitpunkt, wann das geschehen solle. Nichts von dem, was dort verheißen wurde, ist bislang eingetreten. Ob es sich um einen Fehler in der Übertragung handelt? Oder sollten diese transmedialen Botschaften besser einfach ignoriert werden? Wie auch immer man dazu stehen mag: Wie es aussieht, hat sich die ganze Angelegenheit mittlerweile von selbst erledigt, nimmt man den letzten Eintrag des »transmedialen Logbuches der >Odin<«, welche 1945 zum Aldebaran geflogen sein soll, ernst:

»Transmediale Sendung von VRIL->Odin< Nr. 27: Dies ist meine letzte transmediale Botschaft. Unsere Chefs haben angeordnet, daß keine >wilden Transmeds< mehr versendet werden. Ende. «*

Diesem Ende schließen wir uns an, zumindest was das Ende dieses Kapitels anbelangt.

* http://www.people.freenet.de/lichtschatten/rfz_logbuch.htm

7. Die Wahrheit

In diesem Buch sind eine Vielzahl von Vermutungen, und Gerüchten, aber auch Indizien und Fakten niedergeschrieben worden. Schwirren nun tatsächlich hunderte von »Haunebus« durch den Erdhimmel, oder ist alles nur Schwachsinn? — Jenseits aller offiziellen oder untergründigen Darstellungen zu dem hier behandelten Themenkomplex liegt die Wahrheit, wie so oft, in der Mitte, und zudem gibt es Menschen, die mehr wissen als andere. Einer dieser Menschen war der in diesem Buch bereits mehrfach erwähnte Wilhelm Landig, der für seine Thule-Trilogie bekannt wurde.

Wer aber war er wirklich? Wilhelm Landig wurde am 20. Dezember 1909 geboren. Er war in den 1920er Jahren Anhänger der Ludendorff-Bewegung sowie Mitglied der Thule-Gesellschaft und Teilnehmer am gescheiterten Putsch der Nationalsozialisten im Juli 1934 in Wien. Danach mußte Landig als Illegaler ins Deutsche Reich fliehen, wo er der SS beitrat. Landig gehörte dem Sicherheitsdienst (SD) der SS sowie der B. Kavalleriedivision »Florian Geyer« der Waffen-SS an. Er brachte es hier bis zum Oberscharführer.

In Berlin war Landig beim Arbeitswissenschaftlichen Institut der Deutschen Arbeitsfront beschäftigt. Nach dem Anschluß Österreichs kam er mit einer Sondergenehmigung des Reichsführer SS, Heinrich Himmler, nach Wien zurück. Dort war Landig als Sachbearbeiter für geheime Reichssachen im Reichssicherheitsamt beschäftigt. In dieser Funktion war er an der Entwicklung von Flugscheiben beteiligt.

Nach dem Krieg war Landig Obmann der Österreichischen Sozialbewegung, gehörte aber auch anderen Organisationen an wie etwa dem Verband der Unabhängigen, einer Vorgängerorganisation der heutigen FPÖ.

Landig gilt nach 1945 bis heute als bedeutender Vertreter sogenannter völkischer Esoterik im deutschsprachigen Raum. Zu diesem Zweck betrieb er auch den 1961 gegründeten Volkstum-Verlag mit Sitz in Wien.

Mit seinen Büchern *Götzen gegen Thule, Rebellen für Thule* und *Wolfszeit um Thule* gilt er nach wie vor als einer der Kenner von Geheimwaffen und Untergrundbewegungen nach 1945. Landigs Bücher spielen in einem elitären Milieu. Zentralen Raum nimmt darin die Deutsche Antarktis-Expedition 1938/39 ein. Landig schreibt, er habe mit seinen Männern im Jahr 1945 Flugscheiben und U-Boote in die Antarktis verlagert. Von dort aus seien diese Flugscheiben in ein Versteck in den Anden gebracht worden. Eine Rest-SS habe sich bis 1955 in der Antarktis aufgehalten. Diese sei regelmäßig mit SS-Leuten aus dem lateinamerikanischen Raum ausgetauscht worden.

Wilhelm Landig war mit den meisten derjenigen führenden Nationalsozialisten bekannt, die 1945 ins Ausland flüchten konnten. Bis zu seinem Tod im Oktober 1998 lebte Landig in der Nähe von Wien.

Einem von uns (H. G.) wurde dankenswerterweise Einblick in einen Teil der Privatkorrespondenz von Wilhelm Landig gewährt. Dort waren umfangreiche Hintergrundinformationen zur Dritten Macht zu lesen, so daß man mit Fug und Recht behaupten kann, daß ein Teil der oft legendenhaft kursierenden Informationen zu Flug-

scheiben, Neuschwabenland und der Dritten Macht der Wahrheit entspricht.

Tatsächlich hat es nach dem Krieg Bestrebungen gegeben, außerhalb Deutschlands eine militärisch-technische Macht aufzubauen. Der Stützpunkt 211 in Neuschwabenland, der wirklich errichtet wurde, ist allerdings nach einiger Zeit aufgegeben worden. Neben den Immunverhältnissen in der Antarktis* mögen auch die Atombomben-Abwürfe der USA während des Geophysikalischen Jahres 1954 ein Grund für die Aufgabe des Stützpunktes gewesen sein. Besatzung und Material des Stützpunktes 211 wurden nach Südamerika verbracht. Ebenfalls vorhanden waren mehrere deutsche U-Boot-Stützpunkte.

Deutsche Flugscheiben, so lassen die Unterlagen Landigs weiter wissen, sind noch in Südamerika eingelagert, dürften aber wohl nicht mehr flugfähig sein. Ihr Antrieb war ungewöhnlich. Die Entwicklung der »Haunebus« durch die »Vril«-Gesellschaft hat in Zusammenarbeit mit der SS wirklich stattgefunden. Allerdings sind einige der zu diesem Thema im Umlauf befindlichen Videofilme teilweise völliger Humbug. Falsch sind Berichte über Mond- und Mars-Flüge deutscher Flugscheiben, die Geräte waren nicht für solche Einsätze entwickelt worden. In den USA und in der UdSSR ist nach dem Zweiten Weltkrieg versucht worden, Flugscheiben nachzubauen. Dieser Nachbau ist aber am Antrieb gescheitert, der nicht nachvollzogen werden konnte.

Die Luft im Antarktis-Gebiet ist nahezu keimfrei, so daß das Abwehrsystem des menschlichen Körpers erschlafft. Nacheiniger Zeit kann dann ein normaler Schnupfen zu einer ernsthaften Krankheit mutieren.

Wilhelm Landig hatte persönlichen Kontakt zu Beteiligten an der »Vril«-Flugscheiben-Forschung und auch Kenntnis über den technischen Hintergrund. Dies belegen Aussagen von Zeitzeugen aus anderen Quellen. Landig war, so die Zeitzeugen weiter, auch Augenzeuge bei Testflügen von »Vril«-Flugscheiben. Was er dort sah, hatte allerdings nur entfernte Ähnlichkeit mit denjenigen »Vril«-Flugkörpern, die in Teilen der Literatur und vor allem im Internet zu sehen sind.

Landig meinte in seinen Aufzeichnungen abschließend, daß man die weit verbreitete Literatur mit dem stets gern gelesenen Gemisch aus Flugscheiben, Neuschwabenland, Thule-Gesellschaft und Verschwörungen nicht sonderlich ernstnehmen solle : Die aufgeblasenen Geschichten und Bücher zum besagten Thema seien, so Landig wörtlich, zumeist Räuberpistolen und Märchen. Hauptzweck dieser Bücher sei es, daran zu verdienen. Vieles darin sei verdreht und/oder phantasievoll ausgeschmückt. Einige Autoren, so Landig zusammenfassend, seien Spinner, und der Leser solle sich daher darüber keine unnützen Gedanken machen.

Diese Stellungnahme eines Insiders gibt im großen und ganzen das wieder, was wir darzustellen versucht haben: Es gibt einen wahren, hochinteressanten Kern (den es weiterhin zu untersuchen gilt), um den sich aber im Laufe der Zeit eine Vielzahl von Mythen und Legenden rankten, die sich mit dem Beginn des Internetzeitalters in eine oft nicht mehr nachvollziehbare, ja geradezu aberwitzige Dimension entwickelt haben.

Trotzdem gehen wir mit Landig in einer Beziehung nicht konform: Unseres Erachtens beweist das moderne

»UFO«-Phänomen – das nach wie vor weltweit auftritt, auch wenn man davon in Deutschland nur noch wenig hört –, daß da doch noch mehr ist. Irgend etwas fliegt am Himmel, narrt die Militärs und sorgt auch sonst für allgemeine Verwirrung. Und dieses Etwas ist nach unserem Dafürhalten irdischen Ursprungs!

Zum Schluß dieses Buches möchten wir unserer Leserschaft noch einige Informationen zukommen lassen, die Landig in bezug auf Neuschwabenland und die dortigen Ereignisse nach dem Krieg zum Großteil bestätigen, ja, in einigen Punkten sogar sinnvoll ergänzen. Die Quelle für das nun Folgende ist ebenfalls ein Insider, dessen Identität wir aber auf seinen eigenen Wunsch hin nicht veröffentlichen möchten. Dieser Mann ließ uns wissen, daß mit der Ritscher-Expedition bereits im Jahre 1938 die Schaffung eines U-Boot-Stützpunktes begonnen wurde, um dort die Treibstoff- und Proviantversorgung für die deutsche U-Boot-Flotte zu sichern, was dann im Zweiten Weltkrieg auch wirklich von Nutzen war. Während der Kriegsjahre wurde der Stützpunkt ausgebaut, vor allem unterirdisch (die Ansiedlungen sollen sich über eine Fläche von zehn mal zehn Kilometern erstrecken, wobei allerdings nicht das gesamte Areal untertunnelt wurde). Zum Kriegsende hin, als die Lage für Deutschland immer aussichtsloser wurde, transportierten U-Boote Ausrüstungsgüter, Nahrungsmittel, Spezialmaterialien und Menschen in die Antarktis: insgesamt ca. 2400 Personen, davon 200 Frauen.

Die Energieversorgung des Stützpunktes wurde über spezielle Generatoren realisiert (ihre Zahl ist bekannt). Für die Verteidigung kamen kleine Flugscheiben,

Raketen und Elektrokanonen zum Einsatz. Am 13. Januar 1947 griffen 47 amerikanische Flugzeuge den deutschen Stützpunkt an, wurden aber erfolgreich abgewehrt (18 US-Maschinen wurden vernichtet), was zur vorzeitigen Beendigung der »Operation Highjump« auf amerikanischer Seite führte, die vorwiegend militärische Gründe hatte. Im April 1950 wurde durch die Verantwortlichen der deutschen Basis beschlossen, den Stützpunkt aufzugeben und in einen anderen Teil der Welt umzusiedeln, der bessere Lebensbedingungen bot (Südamerika, wahrscheinlich Argentinien).

Natürlich stellt sich angesichts derartiger Informationen eine Reihe von Fragen: Warum hat die Weltöffentlichkeit bis heute von all dem nichts erfahren? Wer hatte ein Interesse daran zu verhindern, daß die Meldungen über eine deutsche Absetzbewegung in Richtung Antarktis für bare Münze genommen wurden? Wieso gab man nicht offen zu, zwar den Krieg gewonnen, aber die letzte Schlacht verloren zu haben? Und was läßt sich heute noch an Spuren finden?

Für uns steht fest, daß die Vorgänge um Neuschwabenland noch nicht erschöpfend untersucht und behandelt worden sind. Für die Zukunft bleibt also noch einiges zu tun.

Anhang

Im Anhang möchten wir unseren Lesern noch einige Zeitungsberichte präsentieren, die in den 1940er und 1950er Jahren die von uns in diesem Buch angesprochenen Themen berührten.

Zum ersten sind da zwei Berichte aus großen deutschen Tageszeitungen, die dokumentieren, daß nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges über das Thema der Flugscheiben in viel sachlicherer Form berichtet wurde, als das heute der Fall ist. Die Existenz derartiger Fluggeräte wurde offen zugegeben. Warum die Weltöffentlichkeit in dieser Zeit eine »Fliegende-Untertassen-Hysterie« erlebte, bleibt angesichts des bekannten technischen Hintergrundes der Flugscheiben-Entwicklungen unklar, es sei denn, man geht von einer gezielten Manipulation des Themas aus, um Beobachtungen von scheibenförmigen Flugkörpern, die mit hoher Wahrscheinlichkeit in den USA und der damaligen Sowjetunion im geheimen erprobt wurden, zu diskretitieren und eventuelle Zeugen als »Spinner« abzutun.

Zum zweiten haben wir einige kürzere Zeitungsberichte ausgewählt, die sich mit der amerikanischen Antarktis-Expedition »Operation Highjump« befassen und unter anderem über die damals sensationell klingende Entdeckung eines eisfreien Bereiches innerhalb des Südkontinents berichteten, was die Amerikaner aber nur am Rande zu interessieren schien. Offensichtlich — und wie von uns nachgewiesen — diente die Expedition weniger der Geländeerkundung als vielmehr rein militärischen Zwecken.

Erste Flugscheibe flog 1945 in Prag – enthüllt Speers Beauftragter

(*Welt am Sonntag,* Hamburg, 26. April 1953)
Interview unseres wissenschaftlichen Mitarbeiters
Dr. WERNER KELLER mit Oberingenieur
GEORG KLEIN

Die Nachrichten aus Kanada beweisen, daß es sich bei den »fliegenden Untertassen« nicht um Phantasieprodukte handelt. Wie hier bekannt wird, hat diese Entwicklung im Flugwesen während des letzten Krieges auch schon in Deutschland eingesetzt. Die Welt *am Sonntag* stellt ihren Lesern den deutschen Experten vor, der als Augenzeuge den ersten Start einer bemannten Flugscheibe erlebt hat. Es ist Oberingenieur Georg Klein, ehemaliger Sonderberater des Reichsministeriums Speer.

Frage: Hat nach Ihrer Ansicht durch den jetzt gemeldeten Bau »fliegender Untertassen« eine neue flugtechnische Entwicklung begonnen?

Oberingenieur KLEIN: Für den Fachmann handelt es sich hierbei keineswegs um eine ganz neue Entwicklung. Konstruktionen dieser Art wurden während des letzten Krieges zumindest auch in Deutschland bereits als Versuchsmuster entwickelt. Ich selbst war am 14. Februar 1945 in Prag Augenzeuge des ersten Starts einer bemannten Flugscheibe. Diese Versuchsmaschine erreichte im Steigflug eine Höhe von 12 400 Meter innerhalb von drei Minuten und entwickelte im Geradeaus-

flog eine Spitzengeschwindigkeit von 2200 Kilometern in der Stunde. Bei diesem ersten Probeflug wurde also nahezu die doppelte Schallgeschwindigkeit erreicht. Das mag erstaunlich klingen; praktisch lassen sich aber mit diesem Scheibentyp auf Grund seiner geradezu idealen aerodynamischen Form sogar Geschwindigkeiten von 4000 km/h und mehr erzielen.

Frage: Solche hohen Geschwindigkeiten bringen doch sicherlich fast unlösbare technische Schwierigkeiten mit sich?

Oberingenieur KLEIN: Die enormen Geschwindigkeiten erfordern besondere Metall-Legierungen, die bisher im Flugzeugbau verwendeten Metalle würden bei der dabei entstehenden Hitzeentwicklung schmelzen. Eine solche Legierung lag vor.

Der Start in Prag war das Ergebnis einer Forschungs- und Entwicklungsarbeit, die, 1941 begonnen, Millionenbeträge verschlang. Gegen Ende 1944 waren drei verschiedene Konstruktionen fertiggestellt. Man hatte zwei grundsätzlich verschiedene Wege eingeschlagen. Den einen Typ hatte der bekannte V-Waffen-Konstrukteur Miehte entwickelt, er bestand aus einer diskusähnlichen, nicht rotierenden Scheibe von 42 Metern Durchmesser. Im Gegensatz dazu drehte sich bei den Konstruktionen von Habermohl und Schriever ein breitflächiger Ring um eine feststehende, kugelförmige Pilotenkabine. Dieser Ring war durch verstellbare Flügelblätter mehrfach unterteilt und ermöglichte damit einen senkrechten Start und eine ebensolche Landung.

Frage: Was wurde aus den damals fertiggestellten Versuchsmaschinen und ihren Konstrukteuren?

Oberingenieur KLEIN: In Prag wurden die bereits erprobte Scheibe und die noch im Bau befindlichen Maschinen einschließlich aller Konstruktionspläne kurz vor dem Einmarsch der Sowjets von uns zerstört. In Breslau jedoch fielen ein Versuchsmuster von Miehte sowie die engsten Mitarbeiter des Konstrukteurs in die Hände der Russen. Von Habermohl und seinen beiden Mitarbeitern fehlt seit der Besetzung Prags jede Spur. Der Einflieger und Konstrukteur Schriever, der zuletzt bei Bremen lebte, ist vor wenigen Wochen verstorben. Miehte, der im letzten Augenblick Breslau mit einer Me 163 verließ und sich zeitweilig in Frankreich befand, ist, wie mir bekannt wurde, heute in den USA tätig.

Frage: Sind Sie auf Grund Ihrer Erfahrungen der Ansicht, daß die Flugscheiben die Luftfahrtentwicklung entscheidend beeinflussen werden?

Oberingenieur KLEIN: Angesichts der ungeheuren Geschwindigkeiten, die mit diesen Typen erreicht werden, kann man sich vorstellen, daß sie für Düsenverkehrsmaschinen eine große Konkurrenz darstellen könnten. Selbstverständlich wäre es technisch ohne weiteres möglich, »fliegende Untertassen« zu bauen, die in der Lage wären, 30 bis 50 Passagiere aufzunehmen. Bei einer Stundengeschwindigkeit von 4000 km würde ein Flug von Hamburg nach New York nur etwa 90 Minuten dauern. Eine solche Konstruktion ist jedoch völlig unrentabel, da die Scheibe dann zu große Baumaße voraussetzt. Dieser Auffassung ist auch der mir bekannte italienische Konstrukteur Prof. Giuseppe Beluzzo.

Die bei dem Bau der »fliegenden Untertassen« gewonnenen Erfahrungen eröffnen jedoch auf dem Gebiet

der Kleinstflugzeuge hervorragende Möglichkeiten. In den USA hat man bereits damit begonnen, Hubschrauber als »Lufttaxi« einzusetzen. Es ist das Ziel großer Werke wie Sikorski und Hiller, Kleinsthubschrauber zum »fliegenden Auto« für jedermann werden zu lassen. Einem Hubschrauber gegenüber besitzt aber die »fliegende Scheibe« erhebliche Vorteile. Es lassen sich damit bedeutend größere Geschwindigkeiten erreichen. Als entscheidendes Moment kommt außerdem eine größere Flugsicherheit hinzu. Die Pläne für ein solches Scheibenteil sind ausgearbeitet.

Dafür, daß auch der Osten nicht untätig geblieben ist, dürften meines Erachtens die letzten amerikanischen Meldungen aus Korea sprechen. Dort wurden von den UNO-Streitkräften erst vor wenigen Tagen mehrere »fliegende Scheiben« eingehend beobachtet.

Fliegende Untertassen in Deutschland erfunden

Flugkapitän Schriever: »Hätten wir weiterarbeiten können, wären sie heute bei uns wie warme Semmeln im Brotkorb zu sehen.«

(Sonderbericht der *Deutschen Illustrierten,* Herbst 1953)

Der Erfinder, Flugkapitän Schriever, war Chefpilot bei den führenden deutschen Luftfahrtunternehmen. Vier

Jahre arbeitete er an der Konstruktion des Flugkreisels. Seine Pläne, um die sich die Weltmächte reißen, wurden nach der Kapitulation gestohlen.

Das friedvolle Städtchen Oloron am Fuße der Pyrenäen schreckte eines Samstags um 13 Uhr aus seiner Ruhe auf. Vom Himmel regnete es weiße Fäden. Noch ehe sich die Einwohner von ihrer Überraschung erholen konnten, gab es eine zweite, noch größere Sensation. Am wolkenlosen Himmel wirbelten in tollem, wahnwitzigen Zick-Zack-Kurs »fliegende Untertassen«. Nicht eine, zwei oder drei. Nein, ein ganzes Geschwader von mindestens dreißig kreisrunden Scheiben. Während die Honoratioren der Stadt mit Feldstechern das Geheimnis der mysteriösen Himmelserscheinungen zu ergründen suchten, sammelte die lärmende Schuljugend die »Himmelswolle« paketweise auf. Ein Turnlehrer hielt ein Streichholz an eine solche rätselhafte Abwurfsendung. Sie verbrannte in Sekundenschnelle wie Zellulose. Bevor die aufgeregten Kleinstädter die Fäden weiter untersuchen konnten, verwandelten sie sich in eine geleeartige Masse, die sich verflüchtigte, ohne die geringste Spur zu hinterlassen. Sie verschwanden genau so wie die »Untertassen«. Spuk, Geheimwaffen, Boten von anderen Planeten? Das sind Fragen, die die Welt sich wieder stellte.

Es gibt in Deutschland einen Mann, der zu diesem Thema viel mehr sagen kann als irgendein anderer auf dieser Erde. Um das kleine Haus, das er in Bremerhaven bewohnt, herrscht seit einiger Zeit schon geschäftiges Treiben. Da geben sich Abgesandte amerikanischer Forschungsinstitute und Universitäten, da geben sich Professoren und Ingenieure aus westlichen und östlichen

Ländern gegenseitig die Türklinke in die Hand. Und das diskrete Schweigen, das sie alle wahren, dreht sich immer wieder um ein und dieselbe Sache: um die »fliegende Untertasse Nr. 1«. Sie wurde zwischen 1941 und 1945 von dem Bewohner des Hauses, dem Ingenieur und Chefpiloten Rudolf Schriever, konstruiert und ging unter der Bezeichnung »Flugkreisel« in das seit sieben Jahren in alle Winde zerstreute luftfahrttechnische Arsenal der ehemaligen deutschen Luftwaffe ein.

Auf dem Tisch des Hauses liegt ein Stoß Briefe aus aller Herren Länder. Und täglich kommen neue hinzu. Das Haus Hökerstraße 28 in Bremerhaven-Lehe hat unter Fachkreisen Weltberühmtheit erlangt. Lachend aber steht Flugkapitän Schriever am Fenster:

»Warum ich nicht ins Ausland gegangen bin? Dort liegen eine ganze Menge Vertragsangebote: Südamerika, USA, Ostzone ... will sagen Rußland. Aber vielleicht war ich von einem einzigen Reinfall gehörig geheilt, nachdem ich in Südamerika schlechte Erfahrungen gemacht hatte.«

»Und der Flugkreisel?«

»Der ist natürlich ebenso Wirklichkeit, wie vielleicht einige der gesichteten >fliegenden Untertassen< nichts anderes sind als die Auswertung meiner Pläne, die man mir am 14. Mai 1945 in Regen im Bayerischen Wald beim Landwirt Prestel freundlicherweise gestohlen hat. Dort war ich nach meiner Flucht aus Prag mit meiner Familie aufgenommen worden.«

Die Idee selbst? Sie ist grundeinfach. Nicht nur das Hauptproblem, sondern auch das Hauptgefahrenmoment der Fliegerei liegt darin, daß man nur dann starten und

landen kann, wenn man »Fahrt«, also eine hohe Geschwindigkeit hat. Der Hubschrauber kann zwar senkrecht starten und landen, aber in der Luft ist er verhältnismäßig langsam. Warum also nicht die hervorragenden Eigenschaften der Hubschrauber- und der normalen Flugzeugkonstruktion miteinander verbinden? So kam Schriever auf die Idee, den »Rumpf« als abgeflachte Kugel in die Mitte zu nehmen und um ihn herum zahlreiche Flügelblätter, zusammengefügt wie eine Scheibe, rotieren zu lassen.

»Ich nahm am 15. Juli 1941 die ersten Entwicklungsarbeiten auf«, fährt Schriever fort. »Das erste Modell des Flugkreisels wurde am 2. Juni 1942 fertiggestellt. Es flog einen Tag später, von winzigen Raketen angetrieben, und wir waren alle entzückt über seine Flugeigenschaften. Aber zur eigentlichen Konstruktion und zum Bau der Großteile kam ich erst in Prag. Die Spannweite der — wenn Sie es so nennen wollen — ersten >fliegenden Untertasse< betrug 14,40 Meter. Die Flugeigenschaften waren frappierend: senkrechter Start, senkrechte Landung, Stillstehen in der Luft und als Höchstgeschwindigkeit rund 4000 Stundenkilometer!«

Nach einer kurzen Pause stellt der Erfinder fest: »Hätten wir 1945 weiterarbeiten können, längst wären >fliegende Untertassen< über Deutschlands Himmel wie die warmen Semmeln im Brotkorb zu sehen.«

Eine Oase in der Antarktis?

Basler Nachrichten, 13. Februar 1947

An Bord des Mount Olympus, *12. Februar. (United Press)* Die Besatzung des *Mount Olympus* geriet heute in Aufregung, als ein Flugzeug der Expedition berichtete, anläßlich eines seiner letzten Flüge ein Gebiet von etwa 60 Kilometern Durchmesser inmitten der Eiswüste, ziemlich nahe der Knox-Küste, gefunden zu haben, in dem kleine, grüne Seen und braune, anscheinend mit bloßer Erde bedeckte Berge, meistens der Form nach erloschene Vulkane, vorkommen.

Diese Erhebungen seien etwa 200 Meter hoch, während die Seen alle Farbenschatterierungen von Tiefblau bis zu Hellgrün hätten. Während in der ganzen Umgebung der Expedition neue Eisbildungen gemeldet werden, soll sich dieses Gebiet noch ganz schnee- und eisfrei gehalten haben. Es werden warme Quellen in der Nähe vermutet. Von der ganzen Gegend wurden Aufnahmen gemacht. Lebende Wesen irgendwelcher Art wurden hingegen keine gesichtet.

Nach einem Bericht des Stabschefs der Expedition, Captain Robert H. Quackenbusch, wurden weiterhin mehrere »Nunataks« oder Felsinseln mitten im Eis des Schackleton-Gebirges gefunden. Diese Entdeckungen sind bis jetzt noch nicht einwandfrei situiert worden.

»Berge, wie von innen geheizt«

An Bord der Currituck *in der Antarktis, 13. Febr. (United Press)* Die Flieger, die im Innern des Südpolar-Konti-

nents Seen und eisfreies Land entdeckt haben, erklären, das Wasser dieser Seen habe den Anschein erweckt, daß es die Farbe ändere. Das eisfreie Land sei neben einem großen Gletscher hinter der Küstenlinie sichtbar geworden. Diese seltsame Oasenzone inmitten der Eiswüste des antarktischen Kontinents wurde auf Flügen von der im Packeis festsitzenden *Currituck* aus gefunden, von Little America aus im Westen.

Einer der Marinepiloten sagte, der größte Fleck eisfreien Landes habe sich etwa 75 Meilen landeinwärts befunden. Er habe Berge gesehen, die nicht mit Schnee bedeckt waren, sondern irgendwie »von innen her geheizt« erschienen. Daneben sei das Eis aus einem gläsern schimmernden See emporgestiegen.

Die Entdeckung zeigt den großen Vorteil des Flugzeuges über die bisherigen Landexpeditionen, die man nun natürlich bald doch in Richtung auf jene Oase hin unternehmen dürfte. Die Flieger berichtigen die bisherigen kartographischen Aufnahmen der Küstenlinie, die bisweilen um 20 Meilen differiert. Die drei Patrouillenflugzeuge der *Currituck* haben bisher 27 Flüge mit 181 Operationsstunden unternommen. Am Dienstag hat der Photograph eines Flugzeuges allein 3500 Aufnahmen in Farbenfilm und etwa 1008 Schwarz-Weiß-Aufnahmen gemacht.

Jedes Flugzeug der Expedition hat eine Spezialkamera an Bord, die nacheinander drei Aufnahmen macht. Eigentlich besteht sie aus drei gekoppelten Apparaten, von der der eine einen Farbenfilm, der andere eine Farbenphotographie und der dritte eine Schwarz-Weiß-Photographie aufnimmt. Die Farbenaufnahmen

sind besonders dazu bestimmt, den Geologen der Expedition Anhaltspunkte zu geben.

Für die Durchführung der Expedition — gleichgültig
Washington. 13. Febr. (United Press) Ein Sprecher der Marine erklärte heute, daß die Berichte von der Entdekkung eisfreier Seen und Berge in der Antarktis die Pläne der Byrd-Expedition nicht ändern werden, die für den 1. April in der Hauptsache zurückkehren soll. Die Entdeckung habe auch keine Folgen auf die Pläne der amerikanischen Kriegsmarine, was zukünftige Südpolar-Expeditionen anbelangt.

Zweite Überfliegung des Südpols

Basler Nachrichten, 19. Februar 1947

Litte America, 18. Februar. (United-Press-Korr. H. D. Quigg) Nie zuvor in der Geschichte sind die Grenzen unerforschten Gebiets so rasch zusammengeschrumpft. Zehn paarweise operierende Flugzeuge der Expedition Byrd haben in kürzester Zeit zwei Bergmassive von beträchtlicher Dimension und zahlreiche weitere geographische Formationen entdeckt und kartographisch aufgenommen. Den Höhepunkt der Expedition bildete aber bis heute zweifellos die zweite Überfliegung des Südpols durch Byrd am Sonntag, den 16. Februar. Punkt 5 Uhr nachmittags (Ortszeit) kreiste Byrd in einem weiten Kreis über dem Pol, gefolgt von einer zweiten Ma-

schine, und warf in den metallisch glänzenden Schnee ein Bündel buntschillernder kleiner Flaggen ab — die Farben aller Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen. Die Flugzeuge befanden sich in einer Höhe von viertausend Metern, so daß die Insassen nicht genau sehen konnten, was mit den kleinen Flaggen geschah. Bei seinem ersten Flug über den Südpol im November 1929 hatte Byrd dort das Sternenbanner und die britische Flagge abgeworfen.

Der Flug gestaltete sich für die Teilnehmer äußerst streng. Die Temperatur sank bis zu vierzig Grad unter Null. Es wurde so kalt, daß die Heizungsanlagen beider Maschinen ihren Dienst versagten und die Temperatur im Piloten-Abteil bis auf zehn Grad unter Null sank, während sie in den hinteren Teilen der Maschinen beinahe der Außentemperatur entsprach. Die Glasscheiben beider Maschinen waren während der ganzen Fahrt mit Eis bedeckt, und in den ersten zwei Stunden des Fluges wurde es mit Messern abgeschabt. Daraufhin benutzte man in Byrds Flugzeug Alkohol, um sie eisfrei zu halten.

Quellen- und Literaturverzeichnis

Abbadon, H. (2001). *The U-Booter's Guide.* Wilhelmshaven, Selbstverlag.

Ace, B. & Shinn, G. (2001). »Aircraft Accidents in Operation Highjump«. *Antarctic Explorer Association Gazette.*

Adams, H. (1932): *Beyond the barrier with Byrd.* Chaicago, Donahue.

Adrat, H. (1996). *Augenzeugenbericht Heinz Adrat.*

Agoston, T. (1993). *Teufel oder Technokrat. Hitlers graue Eminenz.* Herford, Mittler & Sohn.

Amt für Internationale Argentinische Veröffentlichungen (1953). *Die argentinische Antarktis.* Buenos Aires, S. I. P. A.

Anderson, P. J. (1974). *US Aircraft losses in Antarctica.* NSF AJ.

Antarctic Project Office (1960). *Operation Deep Freeze IV Report.* Washington, APO.

»Antarctica: A war for fronen colonies looms in the world's vastest wasteland«. *Life,* 6, June 12., 1939.

Antarktis-Expedition 1983/84. Bildflugroutenübersicht Neuschwabenland-West. 1:2 000 000. Frankfurt, Institut für angewandte Geodäsie.

Baare-Schmidt, H.-G. (1940). *Die territorialen Rechtsverhältnisse der Antarktis.* Heidelberg, Heidelberger Verlagsanstalt.

Baare-Schmidt, H.-G. (1940). *Die territorialen Rechtsverhältnisse in der Antarktis.* Inaugural-Dissertation an der Juristischen Fakultät der Ruprecht-Karl-Universität Heidelberg. Heidelberg, Heidelberger Verlagsanstalt.

Baer, G. (1998). *UFOs: Haben wir die Außerirdischen nötig? Zur Entwicklung der irdischen UFO-Antriebe.* Dresden, Spur-Verlag.

Bahn, P. & H. Gehring (1997). *Der Vril-Mythos.* Düsseldorf, Omega-Verlag.

Barton, M. X. *The German saucer story.*

Battny (1995). »The Haunebu«. Göttinger Miszellen: *Beiträge zur ägyptologischen Diskussion,* 145, S. *45-58.*

Bauer, P. (1942). *Kampf um den Himalaya.* München, Knorr & Hirth.

Bekh, W. J. (1997). *Das dritte Weltgeschehen.* München, Knaur.

Bender (1957). *Ein Tonbandprotokoll von 1957.* Interview von Halik durch Prof. Bender, Universität Freiburg, unveröffentlichtes Manuskript.

Bergmann, O. (1989). *Deutsche Flugscheiben und U-Boote überwachen die Weltmeere 1 und II.* Witten, Hugin.

Bertrand, K. J. (1986). *Americans in Antarctica 1775-1948.* New York, American Geographical Society.

Bharati, Agehananda (1977). *The Light a t the Centre.* Bombay, Vikas-Bell Books.

Bialkowski, Stanislaus (1937). *Der Radiumkrieg. Roman aus der Zukunft der Technik.* Leipzig.

Biermann, G. (1931). *Weltraumschiffahrt? Eine kurze Studie des Problems.* Bremen, Leuwer-Verlag.

Binder, L. (1951). »Die Brüderschaft der Polarier<. *Mensch und Schicksal, 4 (24), S. 5-7.*

Blüthgen, J. (1950). »Die Erschließung der Polargebiete seit 1939«. *Petermanns Geographische Mitteilungen, 94, S.* 140-149.

Borino, B. (1983). »Ufo-bases found in Antarctica«. *Globe,* January 16.

Braenne, 0. J. (1992). »Legend of the Spitzbergen Saucen. *International Ufo Report,* 11/12, S. 14-19.

Brand, I. (1978). *Ungewöhnliche Eigenschaften nicht-identifizierbarer Lichterscheinungen.* Herbsttagung der MUFON-CES, Universität Tübingen, Mufon.

Breitenegger, M. (1952). »Das esoterische Flugwesen der Gegenwart«. *Mensch und Schicksal, 7 (2), S.* 9-10.

Broad, W. J. (1997). »Government lied to public about UFO reports«. *Arizona Republic, 2.*

Brown, R. N. R. (1947). »Political claims in the Antarctic«. *World Affairs,* 1, S. 393-401.

Brugger, K. (1976). *Die Chronik von Akakor.* Düsseldorf, Econ.

Brunk, C. (1989). *Geomorphologisch-glaziologische Detailkarte des arid-hochpolaren Borgmassivet, Neuschwabenland.* Bremerhaven, Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung.

Brunk, K. (1986). *Kartographische Arbeiten und deutsche Namensgebung in Neuschwabenland.* Deutsche Geodätische Kommission, Reihe E, Nr. 24.

Brunzel, U. (1997). *Hitlers Geheimobjekte in Thüringen.* Meiningen, Heinrich-Jung-Verlagsgesellschaft.

Buechner, H. (1991). *Emerald Cup – Ark of Gold.* Metairie, Thunderbird Press.

Buechner, H. A. & Bernhart, W. (1988). *Adolf Hitler and the secrets of the Holy Lance.* Metairie, Thunderbird Press.

Buechner, H. A. & Bernhart, W. (1989). *Hitler's ashes. Seeds of a New Reich.* Metairie, Thunderbird Press.

Bulwer-Lytton, Edward (1981). *Vril oder Eine Menschheit der Zukunft (The coming race).* Dornach, Goetheaneum.

Bürgin, L. (1994). *Mondblitze. Unterdrückte Entdekkungen in Raumfahrt und Wissenschaft.* Berlin, Ullstein.

Burkhard, G. (o. J.). »Spekulation um Flugkreisel«. *CODE.*

Buttlar, J. von (1972). *Schneller als das Licht.* Düsseldorf, Econ-Verlag.

Byrd, R. E. (1956). »All-out assault an Antarctica«. *National Geographic Magazine,* 110 (2), S. 141—172.

Byrd, R. E. & Cruzen, R. H. (1947). *Operation Highjump: The United States Navy Antarctic development project 1946-*1947, United States Navy.

Byrd, R. E. (1928). *Skyward.* New York, Putnam & Sons.

Byrd, R. E. (1930). *Little America. Aerial Exploration in the Antarctic. The flight to the South Pole.* New York, Putnam & Sons.

Byrd, R. E. *(1930).* »The conquest of Antarctica by air«. *National Geographic,* August, S. 101 ff.

Byrd, R. E. *(1935). Discovery. The Story of the second Byrd Antarctic expedition.* New York, Putnam & Sons.

Byrd, R. E. *(1938). Alone.* New York, Putnam & Sons.

Byrd, R. E. *(1947).* »Our navy explores Antarctica«. *National Geographic, 101, S. 439—522.* (Byrds Artikel über die »Operation Highjump«.)

Byrd, R. E. *(1956).* »All-out assault an Antarctica«. *National Geographic, 110, S. 141—180.*

Cammell, G. W. *(1999). A report of UFO sightings,* Royal Airforce.

Carmin, E. R. *(1994). Das Schwarze Reich.* Bad Münstereifel, Edition Magnus.

Christie, E. W. Ch. *(1951). The Antarctic problem: An historical and political study.* London, Allen & Unwin.

Clark, J. & Farish, L. *(1975).* »The mysterious >Foo Fighters< of *WW II«. UFO Report* (Spring).

Clark, J. & Farish L. *(1978).* »Foo-Fighters of WW II«. Herbsttagung der MUFON-CES, Universität Tübingen, MUFON-CES.

Coats, C. *(1996).* »Who was Viktor Schauberger«. *Nexus,* April/Mai und Juni/Juli, S. *11—16* und S. *33-37.*

Corliss, W. R. *(1992).* »Official Foo-Fighter records revealed«. *Science Frontiers, 83 (5), S. 32.*

CUFON *(1992).* »History of UFOs during World War II«.

Daehnhardt, R. *(1998). Dos acores a Antarctida.* Lissabon, Publicacoes Quipu.

Delmont, Joseph *(1925). Die Stadt unter dem Meere.* Tübingen.

DeMeo, J. *(1994). Energy in space. Empirical evidence and implications fpr orthodox theory.* Pacific Division Meeting of the American Association for the Adcancement of Science, San Francisco State University.

Derrich, M. *(2000). Geheimwaffen des Dritten Reiches und deren Weiterentwicklung bis heute.* Greiz, Verlag König.

»Die Deutsche Antarktische Expedition«. *Polarforschung, 1,* 30. Juni, S. 1-6.

Die Isais-Offenbarung (1997). Nürnberg, Andromeda.

Dietrich, F. (1954). »Des Grales ewiges Reich«. *Mensch und Schicksal, 8 (19),* 3-7.

Drake, R. (1977). »UFO crisis over greenland«. *SAGA UFO Report.*

Dronning-Maud-Land 1:250 000. Norske Polarinstitutes. Ist Ed. 1959.

Ducruocy, A. (1947). *Les armes secretes allemandes.* Paris, Berger-Levrault.

Dufek, G. J. (1957). *Operation Deepfreeze.* New York, Harcout.

Durrant, H. (1970). *Le livre noir des soucoupes volantes.* Paris, Laffont.

Eckhardt, L. & Gehring, H. (1999). *Andreas J. Epp: Das Drama um die Erfinder Fliegender Untertassen.* Epp-Schriften. Osnabrück/Stephanskirchen, Eigenverlag.

Eckhardt, L. & Gehring, H. (2001). *Flugscheiben über Peenemünde?* Schleusingen, Amun-Verlag.

Eggler-Marty, H. (1953). »Vor der Enthüllung des Geheimnisses der >Fliegenden Teller<«. *Neues Europa, B.*

Engel, G. (2000). *Signale aus der Alpenfestung.* Unveröffentlichtes Manuskript, St. Goar.

Ettl, R. (1999). *Wichtige Korrekturen zu DAS VRIL-PROJEKT.* Ardagger, Damböck-Verlag

Ettl, R. (2000). *Der Z-Plan.* Ardagger, Damböck-Verlag.

Farago, L. (1975). *Scheintod: Bormann und andere NS-Größen in Südamerika.* Hamburg, Hoffmann und Kampe.

Filchner, W. (1923). *Zum sechsten Erdteil: Die zweite Deutsche Südpolar-Expedition.* Berlin, Ullstein.

Filchner-Ronne-Schelfeis. Glaziologische Karte im Maßstab 1:2 000 000. Swithinbank, C., Brunk, K. & Sievers, J., 1987. Frankfurt, Institut für angewandte Geodäsie.

Foa, G. (1984). »In Chile c'e una colonia nazista di cui Pinochet e cittadino onorario«. *Corriere della Sera.* Mailand.

Frauenheim, M. (1998). »Erster Osnabrücker Raketenflugtag«. *Heimatjahrbuch für das Osnabrücker Land, S. 175-*180.

Freud, R. (1995). *Braune Magie.* Wien, Picus.

Friedrich, C. (1999). *Deutsche Geheimwaffen und Wunderwaffen des II. Weltkrieges.* Toronto, Samisdat Publications.

Frizzarin, F. B. (1997). »O ataque a peenemünde«, Internet, www.na.br/bibliotheca/2Guerra/page34.htm.

Fröhlich, H.-G. (o. J.). *UFO-Invasion aus dem Weltall? Die letzte deutsche Geheimwaffe. o. 0.,* Eigenverlag.

Gaddis, V. H. (1967). *Mysterious fires and lights.* New York, McKay.

Gehring, H. (1995). *Vril gemäße Forschung in Deutschland und Österreich sowie das SS-Sonderbüro 13.* Osnabrück, IEG.

Gehring, H. (1996). *Vril, Sumer und Shambhala.* Osnabrück, IEG.

Gehring, H. & Rothkugel, K.-P. (2001). *Der Flugscheiben-Mythos.* Schleusingen, Amun-Verlag.

Geise, G. (2001). »Die UFO-Problematik rational betrachtet«. *EFODON-Synesis, 4.*

Gellermann, G. W. (1999). *Der andere Auftrag.* Koblenz, Gräfe-Verlag.

Gellermann, G. W. (2000). *Tief im Hinterland des Gegners.* Koblenz, Gräfe-Verlag.

Georg, F. (2000). *Hitler Siegeswaffen. Band 1: Geheime Nuklearwaffen des Dritten Reiches und ihre Trägersysteme.* Schleusingen, Amun-Verlag.

German Research Project (Ed.) (1998). *Introduction to secret German flying discs of World War two.* Gorman, German Research Project.

German Research Project (Ed.) (1998). *Rumored German wonder weapons, report for: The German Death Rays.* Gorman, German Reseach Project.

German Research Project (Ed.) (1998). *The Heinrich Fleissner File.* Gorman, German Research Project.

German Research Project (Ed.) (1997). *The last batallion and German artic, antarctic and andean bases.* Gorman, GRP.

German Research Project (Ed.) (1998). *Rumored German wonder weapons, report number two: The air-bomb, secret formulas, weather as a weapon, the cold bomb, impervium and other suppressed technologies.* Gorman, CA, German Research Projekt.

Giaever, J. S., Schytt, S. V. et al. (1955). *The white desert: The official account of the Norwegian-British-Swedish Antarctic Expedition.* New York, Dutton.

Gillespie, N. (2000). *A history of the famous VX-6 Squadron's Aviations.* Unveröffentlichtes Manuskript. Christchurch.

Gould, L. M. (1958). *Antarctica in world affairs.* New York, Foreign Policy Association Headlin Series # 128.

Grassegger, Werner (1922). *Der zweite Weltkrieg. Deutschland und die Waffenschmiede. Eine militärisch-politische Prophezeiung.* Naumburg.

Greenfell, E. W., Braenne, I. (1954). *First report of captured flying saucer.*

Grimm, R. M. *(1952).* »Flugschiffe in vorgeschichtlicher Zeit«. *Mensch und Schicksal,* 5, 22, S. 3—7.

Grimm, H. (1997). *Die Flugscheiben des Deutschen Reiches im Endkampf* London, Peoples Court Press.

Gruber, O. von (1942). »Das Wohltat-Massiv im Kartenbild«. In: *Deutsche Antarktische Expedition 1938/39. Wissenschaftliche und fliegerische Ergebnisse.* Band 1, Teil II., C, S. 157-230. Leipzig, Koehler & Amelang.

Gütte, A. (1987). »Im Rücken des Feindes«. *Der Landser,* Nr. 1524.

Gugenberger, E., Petri, F. & Schweidlenka, R. (1998). *Weltverschwörungstheorien.* Wien, Deutike.

Haarmann, D. H. (1983). *Geheime Wunderwaffen I — III.* Wetter, Hugin.

Haarmann, D. H. (1990). »Der Weg zum Licht«. *CODE:* S. 51-53.

Haarmann, D. H. *(1985). Geheime Wunderwaffen.* Teil 3. Wetter, Hugin.

Hakl, Hans Thomas *(1996).* »Kaleidoskop«. *Gnostika,* Oktober, S. *12.*

Halik, E. *(1952).* »Das Phänomen der Fliegenden Untertassen«. *Mensch und Schicksal, 7 (1), S. 4—8.*

Halik, E. *(1952).* »Toteninseln über uns«. *Mensch und Schicksal, 7, S. 6-9.*

Halik, E. *(1954).* »Keine Invasion aus dem Weltall«. *Mensch und Schicksal, 8 (9),* S. 3—4.

Harbinson, W. A. *(1995). Projekt UFO. The Gase for man-made flying saucers.* London, Boxtree Limited.

Harrer, Heinrich *(1952). Sieben Jahre in Tibet. Mein Leben am Hofe des Dalai Lama.* Wien, Ullstein.

Harthun, N. *(1979).* »Fliegende Scheiben und Viktor Schauberger — einige Überlegungen«. *Kosmische Evolution, (4), S. 121—126.*

Harthun, N. *(1997).* »Viktor Schaubergers zykloide Raumkurvenbewegung entschlüsselt«. *Raum & Zeit, 97, S. 81—84.*

Headland, R. K. *(1989): Chronological list of antarctic expeditions and related historical events.* Cambridge, Cambridge University Press.

Heim, B. *(1959).* »Das Prinzip der Dynamischen Kontrabarie«. *Flugkörper — Zeitschrift für Gerät, Ausrüstung und Zubehör der Luft- und Raumfahrt.* Jahrgang 1, Band *4, 6, 7* und B.

Henning, R. *(1929).* »Die Aufteilung der Polarländer«. *Koloniale Rundschau,* Heft 10/11.

Henrichvark, F. *(1994).* »Die Gebrüder Tiling und ihre Raketen-Experimente«. *Neue Osnabrücker Zeitung, 25.* Juni, *9.*

Hermand, Jost *(1988). Der alte Traum vom neuen Reich. Völkische Utopien und Nationalsozialismus.* Frankfurt, Athenäum.

Heron, D. W. *(1954).* »Antarctic Claims«. *Foreign Affairs, 32 (4), S. 661-667.*

Herrmann, E. *(1940).* »Die Deutsche Antarktische Expedition *1938/39«. Zeitschrift für Erdkunde, 8, 17/18, S. 425-433.*

Herrmann, E. *(1941). Deutsche Forscher im Südpolarmeer. Bericht von der Deutschen Antarktischen Expedition 1938-1939.* Berlin, Safari-Verlag.

Herzog, B. *(1967). 60 Jahre deutsche U-Boote.* München, J. F. Lehmanns Verlag.

Heyck, Hans *(1929). Deutschland ohne Deutsche. Ein Roman von übermorgen.* Leipzig.

Holzapfel, R. *(1951).* »Deutsche Polarforschung *1940/45«. Archiv für Polarforschung,* Band 3, S. *85-97.*

Hugo, O. *(1939). Deutscher Walfang in der Antarktis.* Oldenburg, Stalling.

Hundeicker, Egon *(1934). Alumnit. Ein phantastischer Roman.* Berlin.

Inführ, Heinrich *(1925). Alis. Die neue deutsche Kolonie. Das Ende von Versailles. Technischer Zukunftsroman.* Friedeberg.

Isachsen, F. *(1939).* »The new Norvegian dependency in the Antarctic«. *Le Nord,* Kopenhagen & Stockholm, Nr. 1.

Jensen, J. C. *(1962).* »Fireballs for defense?«. *Christian Science Monitor, 54 (63), S. 9.*

Jesensky, M. *(1998).* »The UFO crash in Czernica.« *UFO Magazine, 11/12, S. 16* (Great Britain).

Jesensky, M. & Lesniakiewicz, R. *(1998): Wunderland. Mimozemske technologie treti Rize.* Warschau, Aos Publishing.

Jörgenson, L. *(1990). Ein Überblick über die Grauzone in der Wissenschaft.* Berlin, WDB-Verlag.

Jungk, R. *(1956). Brighter than a thousend suns. A personal history of the atomic scientists.* New York, Harcourt & Brace.

Kohl-Larsen, L. *(1930).* »Die deutsche Südgeorgien-Expedition *1928/29«. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, 9/10, S. 321-350.*

Konicov, S. *(1993).* »Interview with Al Bielek«. *Connecting Links, S. 19.*

Kröger, J. & Siegert, K.-H. *(1996).* »UFOs – Was die Bundeswehr verschweigt, und deutsche Flugscheiben als Grundlage irdischer Technologie«. *Jenseits des Irdischen, 10,* S. *35-39.*

Kühling, K. *(1971). Reinhold Tiling, Pionier der Raketentechnik.* Osnabrück, Kulturhistorisches Museum.

Laffert, Karl August von *(1924). Feuer am Nordpol. Technisch politischer Roman aus der Gegenwart.* Leipzig.

Landig, W. *(1971). Götzen gegen Thule.* Hannover, Verlag Pfeiffer.

Landig, W. *(1985). Wolfszeit um Thule.* Wien, Volkstum-Verlag.

Landig, W. *(1991). Rebellen für Thule.* Wien, Volkstum-Verlag.

Lincoln, Beigent & Leigh *(1982). Der Heilige Gral und seine Erben.* Bergisch Gladbach, Gondrom.

Lincoln, Baigent & Leigh *(1995). Das Vermächtnis des Messias.* Bergisch Gladbach, Bastei Lübbe.

Liverside, D. *(1960). The third front: The strange story of the secret war in the arctic.* London, Souvenir Press.

M., J. M. & Braenne, I. *(1952). »Auf* Spitzbergen landete Fliegende Untertasse«. *Saarbrückener Zeitung.* Saarbrücken.

Mattern *(1989). UFOs – Letzte Geheimwaffe des Dritten Reiches?* Toronto, Samisdat.

Mayer, Edgar & Mehner, Thomas (2001). *Das Geheimnis der deutschen Atombombe.* Rottenburg, Kopp Verlag.

Mayer, Edgar & Mehner, Thomas (2002). *Die Atombombe und das Dritte Reich. Das Geheimnis des Dreiecks Arnstadt– Wechmar–Ohrdruf.* Rottenburg, Kopp Verlag

Mayer, Edgar & Mehner, Thomas *(2004). Geheime Reichssache: Thüringen und die deutsche Atombombe.* Rottenburg, Kopp Verlag

McClure, K. *(2000).* »The Nazi Ufo Mythos

www.magonia.demon.co.uk/abwatch/naziufo/naziufo 1. html

Miranda, J. & P. Mercado (1995). *Die geheimen Wunderwaffen des III. Reiches.* Illertissen, Flugzeug Publikations GmbH.

Miranda, J. & Mercado, P. (1998). *Deutsche Kreisflügelflugzeuge.* Illertissen, Flugzeug Publikations GmbH.

Molinero, A. (1984). *Unternehmen Silberstaub – Deutsch-amerikanischer Platinkrieg im Dschungel Kolumbiens.* Leoni, Druffel-Verlag.

Moore, W. L. (1993). »Kugelblitz«. *Far Out, 2, S.* 28-32.

Muller, P. (1993). »The Antarctic Snow Cruiser«. *Invention Technology Magazine,* Winter.

Mund, R. J. (o. J.). *Vom Mythos der Schwarzen Sonne.* Wien, Das Andere Kreuz.

N. N. (1939). »Antarctica: A war for fronen colonies looms in the world's vastest wasteland«, *Life, (6),* S. 42–44.

N. N. (1939). »Die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39«. *Polarforschung,* 9 (1), S. 1–6.

N. N. (1940). »The Schwabenland in the Antarktis«. *The Geographical Journal,* London, 95, S. *52-54.*

N. N. (1944). »Floating mystery ball is new Nazi air weapon«. *New York Times.* New York.

N. N. (1945). »A German atom ace died«. *The DailyMail.*

N. N. (1945). »Foo-Fighter«. *Time Magazine.*

N. N. (1945). »Foo-fighters«. *Newsweek.*

N. N. (1945). »Hitler Bluff reported«. *New York Times.*

N. N. (1946). »German submarines in the South Atlantic«. *France Soir.*

N. N. (1947). *American Aircraft Yearbook.* Washington, American Aircraft Society.

N. N. (1951). »Eine seltsame Botschaft aus dem Reich der Polarier«. *Neues Europa* (1. Januar).

N. N. (1953). »Fliegende Untertassen in Deutschland«. *Deutsche Illustrierte, (3), S.* 1350–1351.

N. N. (1978). »Neu Schwabenland. Warum stellt die deutsche Regierung keine Rechtsansprüche?« *Brisant, 5,* S. 6-7.

N. N. (1978). »UFOs kommen nicht aus dem All«. *Brisant, 5,* S. 9-14.

N. N. (1984). »Der U-Boot-Bunker von Fuertoventura«. Nugget, 2 (78), S. 9–11 und S. 12–13.

N. N. (1990). »Secret advanced vehicles demonstrate technologies for future military use«. *Aviation Weck Space Technology,* October, 1, S. 20–21.

N. N. (1992). *Das letzte Führerhauptquartier.* Mainz, Zweites Deutsches Fernsehen.

N. N. (1996). »Aus dem Leben und Vermächtnis Viktor Schaubergers«. *Magazin 2000,* 110, S. 43-49.

N. N. (1997). »Feurige Blitze«, *Der Spiegel, 33, S.* 146.

N. N. (2001). »Der Tibet-Mythos.« *Tourism Watch,* 16.

N. N. (o. J.). *Hat Deutschland wieder Geheimwaffen?* o. 0., Eigenverlag.

Neuschwabenland (1982). Satellitenbildkarte 1:3 000 000. Frankfurt, Institut für angewandte Geodäsie.

One who knows (1996). »Fire from the Sky – Part 24: German Scientist and Aliens«. *Yahoo File.*

Pinto, A. (1990). *Foo Fighters and the Kugelblitz.*

Pinto, A. (1990). *UFOs: Allen or man made?,* KeelyNet BBS.

Pinto, A. (1995 a). *Foo Fighters and the Kugelblitz.* Mesquite, Texas, Vangard Sciences.

Pinto, A. (1995 b). *UFOs. Alien or Man Made.* Mesquite, Texas, Vangard Sciences.

Rahn, W. & Schreiber, G. (Hg.) (1988). *Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939–1945.* Herford, Bonn.

Rajshekar, Dalit Sahitya (1984). *Who is the Mother of Hitler?,* Bangalore, Dalit Akademy.

Ratthofer, N. J. (1993). *Demnächst Endkampf um die Erde?,* Wien, Tempelhof.

Ratthofer, N. J. (1996). *Galaxisimperium Aldebaran 1.* Ardagger, Damböck-Verlag.

Ratthofer, N. J. (1997). Brief an H. J. Held. Nr. 23 (5. Mai).

Ratthofer, N. J. (1997). Brief an H. S., Nr. 24 (26. März).

Ratthofer, N. J. (1997). Brief an H. S., Nr. 1 (26. März)

Ratthofer, N. J. (1997). *Galaxisimperium Aldebaran 2.* Ardagger, Damböck-Verlag.

Ratthofer, N. J. (1998). Brief an Heiner Gehring. Nr. 3 (16. Dezember).

Ratthofer, N. J. (1997). *Aldebaranische Weltraumschiff-Typen.* Unveröffentlichtes Manuskript.

Ratthofer, N. J. (1997): *Überlegungen zu Vril-7, Vril-Odin V6/V8 – Unternehmen Walhall sowie Haunebu III – Unternehmen Mars.* Unveröffentlichtes Manuskript.

Ratthofer, N. J. (o. J.). *Flugscheiben und andere deutsche und japanische Geheim- und Wunderwaffen im Zweiten Weltkrieg.* Sierndorf, Eigenverlag.

Ratthofer, N. J. (o. J.). *Zeitmaschinen.* Sierndorf, Eigenverlag.

Ratthofer, N. J., Ettl, R. (1992). *Das Vril-Projekt.* Wien, STM-Tempelhof.

Realesoterische Kurzberichte (1954). »Antarktische Geheimnisse«. *Mensch und Schicksal,* 8 (18), S. 15.

Realesoterische Kurzberichte (1954). »F I alias >Wildente<«. *Mensch und Schicksal,* 8 (13), S. 16.

Realesoterische Kurzberichte (1954). »Nun auch >Unbekannte schwimmende Objekte<«. *Mensch und Schicksal,* 8 (23), S. 16.

Realesoterische Kurzberichte (1954). »Thule ante Portas«. *Mensch und Schicksal,* 8 (12), S. 16.

Realesoterische Kurzberichte (1954). »Unerschöpfliches Thema: Polreich«. *Mensch und Schicksal,* 8 (21), S. 16.

Realesoterische Kurzberichte (1954). »V-Waffen-Esoterik«. *Mensch und Schicksal,* 8 (14), S. 16.

Realesoterische Kurzberichte (1954). »Zur Polarier-Frage«. *Mensch und Schicksal,* 8 (17), S. 16.

Realesoterische Kurzberichte (1955). »Neues zur UFO-Frage«. *Mensch und Schicksal,* 9 (15), S. 16.

Realesoterische Kurzberichte (1955). »Thulischer Dachstein«. *Mensch und Schicksal,* 9 (1), S. 16.

Realesoterische Kurzberichte *(1955).* »Zweiter Weltkrieg dauert an«. Mensch und Schicksal, 9 (16), S. 16.

Realesoterische Kurzberichte *(1956).* »Goldenes Zeitalter«. *Mensch und Schicksal, 10 (18), S.* 16.

Rene, J. (1999). »WW II german flying disk schematic drawing found«. Internet.

Ritscher, A. (1939). »Vorbericht über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39«. *Annalen für Hydrographie und maritime Meterologie,* 67, August-Beiheft.

Ritscher, A. (1952). »Bekanntmachung über die Bestätigung der bei der Entdeckung von Neu-Schwabenland im Atlantischen Sektor der Antarktis durch die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 erfolgten Benennungen geographischer Begriffe. *Bundesanzeiger 4,* Nr. 149, S. 1-2, 5, August.

Ritscher, A. (Hg.) (1942). *Deutsche Antarktische Expedition 1938/ 39 mit dem Flugzeugstützpunkt der Lufthansa A. G. M. S. >Schwabenland<. Wissenschaftliche und fliegerische Ergebnisse.* Leipzig, Koehler & Amelang.

Ritscherhochland (1988). Satellitenbildkarte 1:1 000 000. Frankfurt, Institut für angewandte Geodäsie.

Ritter, T. (1999). »Flugscheiben über dem Irak. Die Wunderwaffen des Saddam Hussein«. *Wissenschaft ohne Grenzen, 1, S. 6-11.*

Ritter, T. (2001). »Geheimnisse um Antarktika«. www.thomas-ritter-reisen.de/artikel/pdf/antarktika.pdf.

Rose, L.A. (1980). *Assault an eternity: Richard E. Byrd and the exploration of Antarctica.* Maryland, Naval Institute Press.

Rüdiger, H. (1939). »Die Deutsche Antarktische Expedition 1928/39«. *Petermanns Geographische Mitteilungen, 85,* S. 197-198.

Rudolphi, H. (1941). »Byrds neue Südpolexpedition

1939-1941«. Petermanns Geographische Mitteilungen, 87, S. *440–442.*

Schachtebeck, R. *(1982).* »Raketen-Ära begann mit Osnabrücker Donnerschlag«. *Neue Osnabrücker Zeitung, 14. August,* S. *9.*

Schappeller, K. *(1928). Raumkraft. Ihre Erschließung und Ausnutzung.* München, Herold-Verlag.

Schedel, J. *(2001). Fiktion oder Wirklichkeit.* Teil 1. Unveröffentlichtes Manuskript.

Scheffran, J. *(1991). Die heimliche Raketenmacht. Deutsche Beiträge zur Entwicklung und Ausbreitung der Raketentechnik.* Wissenschaft & Frieden, Dossier B.

Schiebold, E. *(1944). Über die Möglichkeit biologischer Wirkungen kurzwelliger Röntgen- bzw. Gammastrahlen von Röntgenröhren besonderer Bauart auf größere Entfernungen.* Großostheim, Kuratorium der Forschungsstelle der Luftwaffe Großostheim.

Schmitz, E. & Friede, W. *(1939).* »Souveränitätsrechte in der Antarktis«. *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht, S. 219-263.*

Schneider, K. *(1999). Kriegseinsätze der Wehrmacht seit 1945.* Unveröffentlichtes Manuskript. St. Goar.

Schneider, K. *(2000). Das Deutsche Reich vor dem Ende seines Versteckspiels 1945-2000.* Unveröffentlichtes Manuskript. St. Goar.

Schneider, K. *(2002). Das Dritte Reich gibt's noch?,* Unveröffentlichtes Manuskript. St. Goar.

Schneider, K. *(2002). Das Netz der großen Mutterschiffe.* Unveröffentlichtes Manuskript. St. Goar.

Serrano, Miguel *(1987). Das Goldene Band (El Cordon Dorado).* Wetter, Teut-Verlag.

Sheridan, S. *(1992).* »Tibet, Shambhala and UFOs«. KeelyNet, December 24, TIBETUFO.ASC.

Sieg, Eugen *(1936). Detatom.* Berlin.

Sigma, R. *(1994). Forschung in Fesseln.* Wiesbaden, VAP-Verlag.

Spatz, Albert *(1936). Die Herren des Feuers.*

Stephenson, R.W. *(1959). Selected maps and charts of the Antarctica: An annotated list of maps of the South Polar regions published since 1945.* Washington, Library of Congress.

Stevens, H. *(1999). Evidence for the German electro-magnetic Saucers.* Gorman, German Research Project.

Stevens, H. *(2003). Hitlers flying Saucers. A guide to German flying discs of the Second World War.* Kempton, Adventures Unlimited Press.

Stoll, A. (o. J.). *Über die vermutlich wahre Herkunft der sogenannten UFOs.* Berlin, unveröffentlichtes Manuskript.

Stoll, A. *(1998). Hochtechnologien im Dritten Reich.* Suhl, CTT-Verlag.

Stoll, A. *(1999).* »Konventionelle und nonkonventionelle Waffensysteme in unserer heutigen Zeit und einige historische Exkursionen«. *Recht und Wahrheit.*

Stoll, A. *(1999). Reichsdeutsche Hochtechnologien.* Berlin, unveröffentlichtes Manuskript.

Stoll, A. (o. J.). *Remote Influence (Fern-Beeinflussung) als wesentlicher Bestandteil einer elektromagnetischen Kriegsführung.* Unveröffentlichtes Vortragsmanuskript.

Sullivan, W. *(1950). Männer und Mächte am Südpol. Die Eroberung eines neuen Kontinents.* Zürich, Schweizer Druck- und Verlagshaus.

Sullivan, W. *(1957). Quest for a continent.* New York, Mc Graw-Hill.

Surya, G. W. & Valier, M. E. *(1922). Okkulte Weltallslehre.* München, Verlag der Asokthebu.

Täufer, J. *(1930). Vril. Die kosmische Urkraft.* Herausgegeben im Auftrag der Reichsarbeitsgemeinschaft »Das kommende Deutschland«. Berlin, Verlag Wilhelm Becker.

Terziski, V. *(1993).* »Half a century of the German Moon Bases«. alt.paranet.ufo. *24.* August *1993, 16:20:45.*

Terziski, V. *(1996).* »Secret Illuminati Science — *150* Years of research in Antigravity«. sci.skeptic. 1. Juni *1996, 14:10:00.*

»The Schwabenland in the Antarctic (1940)«. *Geographical Journal London, 95, S. 52-54.*

Troll, C. (1947). »Die geographische Wissenschaft in Deutschland in den Jahren 1933 bis 1945«. *Zeitschrift für Erdkunde, 1, S.* 3—48.

United States Air Force 1501st Air Transport Wing (1965). *Operation Deep Freeze 66.* Travis, Travis AFB.

United States Naval Support Force Antarctica (1970). *Operation Highjump H.* Washington, USNSF Research Division.

United States Navy Task Force (1955-1984). *Report of Operation Deep Freeze. 1955-1984.* Washington, The Task Force.

USAMI (1995). *Winter warfare since 1945.* Washington, USAMI.

Walter, W. (1998). »UFO-Geheimnisse: Die Nazi-Untertasse«. *CENAP-Neros (1).*

Weyl, A. R. (1948). »The biology of the flying saucer. The story of low aspect ratio aircraft«. *The Aeroplane* (Februar bis April): S. 185-187, S. 279—282, S. 337—339 und S. 385-387.

Wiedergut, W. (1995). »Schaubergers Flugkreisel erstmals rekonstruiert«. *Raum und Zeit,* 14, 78, S. 6—13.

Wilson, J. (1997). »Roswell plus 50«. *PopularMechanics* (July), *S. 48-53.*

Wilson, J. (2000). »America's nuclear flying saucer«. *Popular Mechanics (11), S.* 66-71.

Wilson, R. (1945). »Foo-Fighter: Latest menance to Yankees«. *Charlotte Observer.* Charlotte.

Winston, J. F. (1996a). *Ancient India Aircraft.* alt.consciousness, 18. Juli 1996, 02:12:45.

Winston, J. F. (1996 b). *Information about our Moon.* Part 2. alt.religion. 27. Juli 1996, 13:56:14.

Wohltat, H. (1929). »Die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39«. *Der Vierjahresplan,* 3, 9, Mai, S. 613-617.

Woodard, C. (1999). »Antarctica: Endless detente«. *Bulletin of the Atomic Scientists, 55, S. 1/2.*

Wynants, E. *(1982).* »Notes an the Nazis: UFOs, the Holy Lance, the Vril and Thule Society and Antarctica«. *Critique. A Journal of Conspiracies and Metaphysics. 7/8, S. 41-55.*

Ziegler, W. *(1999). Vom Jonastal nach Akakor. Auf den Spuren verschollener Geschichte.* Delta-Press.

Zündel, E. *(1989). Hitler am Südpol?,* Toronto, Samisdat.

Zündel, E. (199?). »Search for Hitler's Antarctic UFO bases«. Internet-Artikel.

Zunneck, K.-H. *(1998). Geheimtechnologien, Wunderwaffen und die irdischen Facetten des UFO-Phänomens.* Suhl, CTT-Verlag.

Zunneck, K.-H. *(1999). Geheimtechnologien 2. Militärische Verwicklungen, öffentliche Manipulation und die Herkunft der »UFOs«.* Suhl, CTT-Verlag.

Zunneck, K.-H. (2002). *Die totale Manipulation: UFOs sind irdische Geheimwaffen.* Rottenburg, Kopp Verlag.

Zwicky, V. *(1954).* »Das Rätsel der Fliegenden Teller. Ein Interview mit Oberingenieur Georg Klein«. *Tages-Anzeiger für Stadt und Kanton Zürich.* Zürich, *4.*

Abbildungsverzeichnis